Die Organisation und Bedeutung der Berliner Binnenschiffahrt im Rahmen des Märkischen Stromsystems.

Inaugural-Dissertation

zur Erlangung der Doktorwürde

der Wirtschafts- und Sozialwissenschaftlichen Fakultät

der Johann-Wolfgang-Goethe-Universität

zu Frankfurt a. M.

vorgelegt von

Hans-Hermann Kolath

aus Stolpmünde/Ostsee.

Kallmünz

Buchdruckerei von Michael Laßleben

1936.

Referent: Professor Dr. phil. Dr. oec. h. c. Josef Hellauer
Korreferent: Dozent Dr. Respondek.

Tag der mündlichen Prüfung: 25. Juli 1934.

R. UNIV.
BIBLIOTHEEK
LEIDEN

Meinen Eltern.

Digitized by the Internet Archive
in 2026

https://archive.org/details/IA41547420_0014

Vorwort.

Da seit der 1910 erschienenen Abhandlung von Goeths[1] die Frage der Organisation und Bedeutung der Berliner Binnenschiffahrt keine eingehende Behandlung mehr gefunden hat, in der Zwischenzeit sich aber grundlegende Wandlungen im Berliner Wasserstraßenverkehr vollzogen haben, und außerdem die vom Staate zur Bekämpfung der Notlage der Binnenschiffahrt ergriffenen Maßnahmen das Organisationsproblem der Binnenschiffahrt von Grund auf veränderten, soll mit vorliegender Arbeit versucht werden, eine zusammenfassende Darstellung aller dieser Fragen zu geben.

Die Berliner Wasserstraßen bilden einen Teil des Märkischen Stromsystems, welches wiederum das Bindeglied zwischen Elbe und Oder darstellt. Es war deshalb unmöglich, die Berliner Binnenschiffahrt isoliert zu betrachten, sondern sie mußte vielmehr vorzugsweise in ihrer Stellung und Bedeutung im Rahmen des Märkischen Stromsystems untersucht werden.

Bei der Arbeit selbst mußten zunächst die Grundlagen der Berliner Schiffahrt, d. h. das Märkische Stromsystem, die Berliner Häfen nebst Umschlagseinrichtungen, die Märkische Flotte und die allgemeinen Schiffahrtsverhältnisse dargestellt werden, ehe auf die Organisation der Berliner Häfen und die Struktur des Berliner Schiffahrtsverkehrs eingegangen werden konnte. Von hier aus fand alsdann eine Untersuchung der Schiffahrtsunternehmungen, der Schiffahrtsgeschäfte, der Gestaltung der Frachten und Schiffahrtsabgaben im Märkischen Stromgebiet statt. Der letzte Teil der Arbeit bringt die durch die Notlage der Binnenschiffahrt notwendig gewordenen Reformen und untersucht ihre Auswirkungen, soweit sie in das durch die Arbeit abgegrenzte Gebiet fallen.

Der Verfasser hat sich bemüht, alles ihm zugängliche Material zusammenzutragen. Ein großer Teil der Ausführungen stützt sich auf persönliche Auskünfte der in Frage kommenden Stellen. Daneben stand dem Verfasser aus seiner praktischen Tätigkeit Tatsachenmaterial bei der Bearbeitung des vorliegenden Themas zur Verfügung. Statistische Unterlagen über den Berliner Schiffs- und Güterverkehr waren in den Reichsstatistiken und Berichten des Märkischen Wasserstraßenbeirates für eingehende Untersuchungen ausreichend vorhanden. Dagegen bereitete oft die Materialbeschaffung von Schiffahrtsgesellschaften oder anderen am Notrecht be-

1. „Berlin als Binnenschiffahrtsplatz", Leipzig 1910.

teiligten maßgebenden Stellen große Schwierigkeiten. Deshalb konnte sich die Darstellung im letzten Teil der Arbeit häufig nur auf die in der Presse veröffentlichten Abhandlungen und Verordnungen stützen.

Frankfurt a. M., den 1. Juni 1934.

Der Verfasser.

Inhaltsverzeichnis.

Seite

Vorwort. V

I. Die Grundlagen der Berliner Schiffahrt. 1

1. Das Märkische Stromsystem. 1
2. Die Wasserstraßen innerhalb Berlins. 5
3. Die Häfen und Umschlagseinrichtungen. 10
   a) Allgemeines. 10
   b) Die Häfen und Umschlagseinrichtungen. 13
      aa) Die alten Berliner Hafenanlagen. 13
      bb) Die neuen Hafenanlagen im Gebiet der City. 15
         α) Der Osthafen. 15
         β) Der Westhafen. 17
      cc) Die Hafenanlagen außerhalb der City. 19
      dd) Die Ladestraßen. 20
4. Die Märkische Flotte. 21
   a) Der Anteil der Schiffe mit und ohne eigene Triebkraft am Verkehr auf den Märkischen Wasserstraßen. 22
   b) Die Aufgliederung des Bestandes der im Märkischen Stromgebiet beheimateten Fahrzeuge. 25
      aa) Nach Antrieb. 25
      bb) Nach Schiffstypen, Bauart, Alter. 30
      cc) Zusammenfassung. 40
5. Die allgemeinen Schiffahrtsverhältnisse. 41

II. Die Organisation der Berliner Häfen. 46

1. Die Unternehmungsform. 46
   a) Grundsätzliches. 46
   b) Die Berliner Verhältnisse. 49
2. Die Behördenaufsicht. 55
   a) Die gegenwärtige Organisation. 55
   b) Reformbestrebungen. 57

III. Die Struktur des Berliner Schiffsverkehrs. 58

1. Der Schiffsgüterverkehr. 58
   a) Allgemeines. 58
   b) Berlin als Empfangshafen. 61

Seite

aa) Die Zufuhr von Rohstoffen, Halb- und Fertigfabrikaten. 61
bb) Die Zufuhr von Konsumgütern. 74
cc) Zusammenfassung. 76
c) Berlin als Umschlagshafen. 78
d) Berlin als Versandhafen. 79
e) Der Berliner Lokalverkehr. 85

2. Der Schiffsverkehr. 86
a) Im Groß-Berliner Stadtgebiet. 86
b) Auf den Hauptzufuhrwegen Berlins. 88

IV. Die Schiffahrtsunternehmungen. 93

1. Die Kleinschiffahrt. 93
a) Die Einzelschiffer. 93
b) Die Genossenschaften. 97

2. Die Großschiffahrt. 101
a) Die Güterbootreedereien. 101
b) Die Werksreedereien. 103
c) Die Personenbootsreedereien. 105

V. Die Schiffahrtsgeschäfte. 108

1. Das Frachtgeschäft. 108
2. Das Schleppgeschäft. 113
3. Das Lagerkahngeschäft. 114

VI. Die Organisation des Frachtenmarktes im Gebiet der Märkischen Wasserstraßen. 117

1. Die freie Schiffahrt und Linienschiffahrt im Märkischen Wasserstraßengebiet. 117
a) Die freie Schiffahrt. 117
b) Die Linienverkehre der Reedereien. 117
c) Zusammenfassung. 122
2. Die Frachtengestaltung. 122
a) In der freien Schiffahrt. 122
b) In der Linienschiffahrt. 128
c) In der Schleppschiffahrt. 132

VII. Die Gestaltung der Schiffahrtsabgaben im Gebiet der Märkischen Wasserstraßen. 135

1. Die Schleusenzölle. 135
2. Die Liege- bzw. Ufergelder im Berliner Hafengebiet. 142

Seite

VIII. Das Notrecht der Märkischen Binnenschiffahrt. 144

1. Die Ursachen der Notlage der Binnenschiffahrt. 144

a) Die Schrumpfung des Verkehrs. 144

b) Die Zunahme der Tonnage und Steigerung der Leistungsfähigkeit der Binnenschiffsflotte durch Motorisierung. 145

c) Der Frachtenfall. 146

2. Die privaten Abwehrmaßnahmen. 151

3. Der Staatseingriff. 152

a) Die Zwangsverbände. 154

aa) Der Mitteldeutsche Schifferbetriebsverband. 154

bb) Das Elbe-Havel-Kartell. 156

α) Das Elbe-Havel-Kartell von 1932. 156

β) Die Elbe-Reedereien-Vereinigung von 1934. 164

cc) Das Märkische Kartell. 168

b) Die Organisation des Meldestellenwesens. 172

IX. Zusammenfassung. 176

Literaturverzeichnis. 179

Anhang. 185

I. Die Grundlagen der Berliner Schiffahrt.

1. Das märkische Stromsystem.[1]

Die Reichshauptstadt liegt im Mittelpunkt eines Systems von Wasserstraßen, welches die wichtigsten Ströme Norddeutschlands verbindet. Diese Lage gewährleistete die denkbar günstigsten Bedingungen für die Entwicklung Berlins zum bedeutenden Binnenhafen Deutschlands.[2]

Schon vor dem Ausbau des heutigen Wasserstraßennetzes durch den preußisch-brandenburgischen Staat, bildete Berlin den Schnittpunkt dreier Verkehrslinien:

1. Eine bedeutende Handelsstraße unter Benutzung der natürlichen Ströme überschritt die Elbe bei Magdeburg, um von da über Berlin nach Stettin zu führen.
2. Vom Osten und Südosten Deutschlands lief ein anderer Verkehrsweg, die Oder, Spree, Havel und Elbe entlang nach Hamburg.
3. Eine weitere große Verkehrslinie durchzog das ostelbische Preußen von Tilsit über Bromberg, Berlin bis nach Magdeburg.

Die bedeutenderen Eisenbahnen und Wasserstraßen folgen noch heute vornehmlich diesen ursprünglichen Handelswegen.

Diese Orientierung des Verkehrswesens auf das Zentrum Berlin machte die Ergänzung des reichen Gewässerbestandes zwischen Elbe und Oder durch eine Reihe von künstlichen Kanälen notwendig, mit denen sowohl der Große Kurfürst als auch Friedrich der Große die Grundlagen für ein Verkehrsnetz schufen, das nicht nur den Bedürfnissen des 18. Jahrhunderts entsprach, sondern bis in die Gegenwart weiterwirkt.

Die Märkischen Wasserstraßen — im Norden durch die Mecklenburgische Seenplatte, im Osten durch die Oder, im Süden durch die Wasserscheide des Fläming, im Westen durch die Elbe begrenzt — umfassen ein Gebiet von 1451 km der Schiffahrt dienenden freien und kanalisierten Flüssen, Schiffahrtskanälen und von durch Seen gebildeten Schiffahrtsstraßen, welches über 11% des

1. Siehe auch Anhang 1.
2. Nach der Güterverkehrstatistik der verkehrsreichsten Binnenhäfen wies Berlin im Jahre 1931 einen Schiffsgüterverkehr von 6,3 Millionen Tonnen auf, davor rangierte nur der Ruhrorter Hafenbezirk mit 21,4 Millionen Tonnen und der Hamburger Binnenhafenverkehr mit 9,5 Millionen Tonnen. Berliner Wirtschaftsberichte, 1. Januarheft 1933.

Gesamtumfanges des deutschen Wasserstraßennetzes beträgt und stromkilometrisch nur von den Gebieten des Rheins, der Elbe und der Oder übertroffen wird.[3]

Von den tonnenkilometrischen Leistungen der gesamten deutschen Binnenwasserstraßen entfallen 1931 auf das Märkische Wasserstraßengebiet 5% der gesamten Verkehrsleistungen. Es überwiegt der Anteil des Rheingebietes mit 59% alle anderen deutschen Stromgebiete. Faßt man aber das eng zusammenhängende Elbe-Oder-Gebiet mit den Märkischen Wasserstraßen zusammen — das ist deshalb unbedenklich, weil die Märkischen Wasserstraßen keinen eigenen scharf abgegrenzten Verkehr haben, sondern jeder langstreckige Verkehr am Anfang oder Ende entweder das Oder- oder Elbegebiet benutzt — so machen die 1931 geleisteten tkm 30% des gesamten Reichsgebietes aus.[4]

Das Märkische Stromgebiet umfaßt folgende Hauptverkehrsstrecken:[5]

1. Die Obere-Havel-Wasserstraße,
2. „ Untere-Havel-Wasserstraße,
3. „ Havel-Elbe-Wasserstraße,
4. „ Spree-Oder-Wasserstraße,
5. „ Havel-Oder-Wasserstraße.

Verkehrstechnisch sind die Ausmaße der einzelnen Wasserstraßen und ihre technische Leistungsfähigkeit von Bedeutung.[6] Damit rechtfertigt sich eine kurze Darstellung.

Die rund 60 km lange Obere-Havel besteht von der mecklenburgischen Grenze bis Zehdenick aus dem kanalisierten Flußlauf der Havel mit ihren Nebengewässern, von dort bis zur Einmündung in die Havel-Oder-Wasserstraße aus dem Voß-Kanal.[7] Beide gestatten eine Tauchtiefe von 1,20—1,60 m bei M.N.W.[8]

Die 170 km lange Untere-Havel-Wasserstraße reicht von der Elbe bis zur Spreemündung bei Spandau. Sie läßt eine Tauchtiefe bis zu 2,20 m bei M.N.W. zu.

Die Havel-Elbe-Wasserstraße (59 km) umfaßt den Plauer- und Ihle-Kanal. Beide Kanäle dienen zur Abkürzung des Weges nach der Mittelelbe. Die Tauchtiefe beträgt 1,80 m bei M.N.W.

3. Vgl. Schreiber, „Handbuch für die deutsche Binnenschiffahrt", Hamburg 1929/30, S. 15.
4. Ztschr. f. Binnenschiffahrt, Heft 1, 1933, S. 20.
5. Siehe auch Anhang 1.
6. Über die technische Leistungsfähigkeit der Märkischen Wasserstraßen siehe auch Anhang 1.
7. Über die Verkehrsleistungen der Hauptzufuhrwege Berlins siehe Anhang 2.
8. M.N.W. = Mittelniedrigwasser.

Die Spree-Oder-Wasserstraße (115 km) folgt zunächst dem Oder-Spree-Kanal, in seiner Verlängerung bis Berlin der Spree und zahlreichen seenartigen Gewässern und erreicht eine Tauchtiefe von 2,00 m bis 2,50 m bei M.N.W.

Mit Stettin war Berlin von jeher durch den Finow-Kanal, den ältesten Kanal der Mark, verbunden. Während alle vorgenannten Verbindungen im Laufe der Jahre so ausgebaut wurden, daß sie teilweise mit Kähnen bis zu 1000 Tonnen Tragfähigkeit befahrbar waren, ließ der Finowkanal mit seinen kleinen Schleusen und Ausmaßen nur den Transport mit 250 Tonnen Fahrzeugen zu. Die Folge war eine Verkehrsverschiebung zu Ungunsten Stettins. Der Versand Stettins nach Berlin fiel von 1,5 Millionen t im Jahre 1904 auf 600 000 t im Jahre 1910.[9]

Aus diesem Grunde wurde in den Jahren 1906—1914 der Großschiffahrtsweg, auch Hohenzollernkanal oder Havel-Oder-Wasserstraße (103 km) genannt, erbaut. Er beginnt in Berlin mit zwei verschiedenen Routen: die eine führt die Spree abwärts und über Spandau zur Havel, die andere durch den Spandauer Kanal zum Tegeler See und zur Oberen-Havel-Wasserstraße, wo sich bei Tegelort beide Wege vereinigen. Der Kanal geht weiter über den Lehnitz-See bei Oranienburg, schneidet den alten Finow-Kanal, fällt in einer Schleusentreppe bei Liepe zum Odertal ab und mündet in die Oder bei Hohensaaten. Auf dem Kanal können Schiffe von 750 t Tragfähigkeit verkehren.

Die Leistungsfähigkeit des Hohenzollern-Kanals ist noch durch das 1934 fertiggestellte Schiffshebewerk Niederfinow[10] bedeutend gesteigert worden. Die Schiffahrt Berlin-Stettin hat hierdurch doppelten Vorteil: Die Fahrzeuge überwinden den Höhenunterschied von 37 m bei Niederfinow in kaum $^1/_6$ der früher benötigten Zeit, ferner ist die Wartezeit an der Schleuse durch diesen Betrieb stark reduziert worden, was namentlich dem auf dieser Strecke sehr entwickelten Eilgutverkehr zugute kommt.

9. Koenigs, „Der Großschiffahrtsweg Berlin—Stettin“ in „Ostsee-Handel“ vom 10. 2. 1930, S. 9.
10. Das Schiffshebewerk Niederfinow ist neben einer aus vier Schleusen von je 9 m Gefälle bestehenden Schleusentreppe als zweiter Abstieg errichtet und hebt und senkt Fahrzeuge bis zu 1000 t Tragfähigkeit innerhalb 5 Minuten in einem Hub um rund 37 m. Der Trog, in dem die Schiffe schwimmend gehoben oder gesenkt werden, hat 85 m Länge, 12 m Breite und 2,5 m Wassertiefe; er kann ein 1000 t-Schiff (80 m lang, 9,2 m breit, 2,0 m Tiefgang) oder mehrere kleinere Schiffe aufnehmen.

Tab. 1: Beförderte Gütermengen auf dem Hohenzollernkanal.[11]

Jahr	in 1000 t
1925	1457
1926	1800
1927	1813
1928	2535
1929	2075
1930	2075
1931	1661

Von dem Gesamtverkehr entfallen $^4/_5$ auf die Richtung nach Berlin, $^1/_5$ auf die Richtung von Berlin.

Zusammenfassend ist zu sagen: In ihrer Gesamtheit bilden die Märkischen Wasserstraßen die einzige Binnenwasserstraßenverbindung zwischen Elbe und Oder. Dadurch ist die Möglichkeit gegeben, die in diesem System zentral gelegene Reichshauptstadt von allen Seiten auf dem Wasserwege zu erreichen und zu versorgen. Durch die Ost-West-Verbindung wird zugleich ein Durchgangsverkehr ermöglicht, der wiederum befruchtend auf den Berliner Schiffahrtsverkehr wirken muß. Das Seengebiet der Spree und Havel mit seinen weitverästelten Kanälen, bietet außerdem die Möglichkeit eines regen Lokalverkehrs; namentlich die Zufuhr von landwirtschaftlichen Produkten und Baustoffen aus der Mark nach Berlin wird hierdurch günstig beeinflußt.

Die an sich schon recht günstigen Schiffahrtsverbindungen zwischen Elbe und Oder werden noch größere Bedeutung gewinnen mit der Fertigstellung des Mittellandkanals. Im Gegensatz zu den meisten Märkischen und Berliner Wasserstraßen soll dieser für den Verkehr von 1000 t-Schiffen ausgebaut werden. Damit Berlin von dieser Verbindung profitieren kann, ist der Ausbau des Märkischen Wasserstraßennetzes unumgänglich, und regierungsseitig auch bereits geplant. Der Ausbau der Havel-Elbe-Wasserstraße und der Spree-Oder-Wasserstraße für das 1000 t-Schiff ist vorgesehen. Der Oder-Spree-Kanal ist in den letzten Jahren bereits wesentlich verbessert und erweitert worden, seine Schleusen wurden auf 67,5 m verlängert, sodaß Schiffe von 750 t ihn passieren können, soweit der Oder-Wasserstand dieses zuläßt. Auch die Erweiterung des Hohenzollern-Kanals für den Verkehr von 1000 t-Schiffen wird anzustreben und wegen der günstigen Wasserverhältnisse gerade auf dieser Strecke ohne besondere Schwierigkeiten zu erreichen sein.

11. Laut Auskunft der Wasserbaudirektion Potsdam auf Anfrage des Verfassers.

Für Stettin, dessen Bedeutung als Seehafen zum großen Teil auf seinen günstigen Hinterlandsverbindungen beruht, würde die Erweiterung des Hohenzollern-Kanals für das 1000 t-Schiff für den Fluß-Seeverkehr[12] in Richtung auf Berlin neue Perspektiven eröffnen.

2. Die Wasserstraßen innerhalb Berlins.[13]

An natürlichen Wasserläufen stehen im Stadtbereich der Schifffahrt lediglich die kanalisierte Spree zur Verfügung. Sie umfaßt das Gebiet der Oberspree vom Baumschulenweg bis zur Mühlendammschleuse und von hier das Gebiet der Unterspree bis unterhalb der Charlottenburger-Schleuse. Die kanalisierte Spree ist insgesamt 20 km lang mit einer Mindesttiefe von 2,00 m. Die größten durch die Mühlendammschleuse verkehrenden Fahrzeuge hatten bis zu 800 t Tragfähigkeit. 1931 wurden insgesamt 18 443 Schiffe geschleust bei einer Betriebszeit von 365 Tagen, d. h. pro Tag rund 50 Schiffe. 85% aller Fahrzeuge waren Frachtschiffe, die übrigen Schlepper und gewerbsmäßige Personenfahrzeuge. Von den geschleusten Frachtfahrzeugen waren 41% leer. 40% aller geschleusten Schiffe hatten eine Tragfähigkeit von über 300 t.[14]

Die Entwicklung der Leistungsfähigkeit aller Transportmittel weist darauf hin, daß man in absehbarer Zeit auch in Berlin mit dem 1000 t-Schiff rechnen muß, dies umsomehr, als die Vollendung des Mittellandkanals bevorsteht, der die Verkehrsbeziehungen Berlins mit dem westlichen Industriegebiet unbedingt stärken wird. Von dem Moment aber, wo der Anschluß des Mittellandkanals an die Elbe vollzogen ist, muß mit absoluter Sicherheit damit gerechnet werden, daß Kähne von größeren Abmessungen wie sie jetzt schon auf den westlichen Wasserstraßen üblich sind, auch über die Elbe hinaus verkehren werden. Denn gerade die Wirtschaftlichkeit der großen Kähne nimmt mit der Länge des Transportweges zu. Deshalb wird auch der Umbau der Mühlendammschleuse für die Maße eines 1000 t-Kahnes von allen Schiffahrtsbeteiligten angestrebt.

An künstlichen Wasserläufen innerhalb Berlins steht seit jeher der Spree-Kanal zur Verfügung. Er ist 2 km lang und hat eine mittlere Fahrtiefe von 1,70 m. Er entlastet vornehmlich die Mühlendammschleuse. Die im Kanal liegende Stadtschleuse hat 50 m Länge und 7,5 m Torweite. 1931 wurden lediglich 1883 Schiffe geschleust, darunter nur 24 über 300 t Tragfähigkeit.[15]

12. Vgl. S. 102 f.
13. Siehe auch Anhang 3.
14. Bericht Nr. 2, S. 123.
15. Bericht Nr. 2, S. 123.

Dem Lösch- und Ladeverkehr im Spreegebiet dient in der Hauptsache der städtische Osthafen mit 9 ha Hafenfläche und 1400 m Kailänge.

Spree und Spreekanal waren bis Mitte des vorigen Jahrhunderts die einzigen Schiffahrtswege im Stadtbereich. Damit ergaben sich mit der Zunahme des Verkehrs an den Schleusen starke Verkehrsstauungen. Die lange Wartezeit, die den Schiffen in Zeiten lebhaften Verkehrs auferlegt wurde, und häufig Tage dauerte, brachte eine derartige Verteuerung der Frachten mit sich, daß man, um diesen Mißständen abzuhelfen, den Landwehrkanal erbaute. Seine Linienführung ist folgende: Er zweigt zwischen Oberbaum- und Treptower Eisenbahnbrücke von der Spree ab, fließt im südlichen Bogen durch Berlin und mündet in Charlottenburg wieder in die Spree. Er ist 10,5 km lang, 1,80 m tief und wird durch zwei Schleusen abgeschlossen, die mit Schiffen bis zu 1,60 m Tiefgang befahren werden können.

Dem Lösch- und Ladeverkehr dienen im Landwehrkanal der städtische Urbanhafen und der staatliche Schöneberger Hafen. Mit der Besiedlung der Innenstadt ist der Verkehr auf dem Landwehrkanal immer mehr zurückgegangen. Heute wickelt sich auf ihm nur ein ganz geringer Lokalverkehr ab. Die Berliner Personenschiffahrt hat z. T. noch ihre Anlegestellen dort, hieraus erklärt sich die relativ hohe Zahl der an der Oberschleuse gezählten Dampf- und Motorschiffe. Im Jahre 1931 wurden durch die Oberschleuse 6621 Schiffe geschleust. Hiervon waren lediglich 19% Frachtschiffe, der übrige Teil fiel auf die gewerbsmäßige Personenschiffahrt. Von allen geschleusten Schiffen hatten nur 9,2% (1927 11,8%) eine Tragfähigkeit von über 300 t.[16] Diese Tatsachen beweisen die immer geringer werdende Bedeutung des Landwehrkanals für die Berliner Güterschiffahrt.

Mit dem Landwehrkanal wurde auch der Spandauer-Kanal gebaut. Die vielen zeitraubenden Windungen der Spree von Charlottenburg bis Spandau führten zum Ausbau dieses Kanals. Der Kanal zweigt von der Spree vom Lehrter Bahnhof ab und mündet in den Tegeler See. Er ist 12 km lang, $2^1/_2$ m tief und besitzt bei Plötzensee eine Schleuse, die von Schiffen bis zu 800 t befahren werden kann. Zwei staatliche Häfen, der Humboldt- und der Nord-Hafen, sowie bei Plötzensee der städtische Westhafen geben Gelegenheit zum Umschlag von Gütern.

Zur Abkürzung des Weges vom Spandauer Schiffahrtskanal nach Charlottenburg dient der sog. 3,2 km lange „Verbindungskanal". Schiffe bis zu 800 t können auf ihm verkehren.

16. Bericht Nr. 2, S. 123.

Schließlich sei von allen kanalisierten Schiffahrtsstraßen innerhalb des jetzigen Stadtbereichs noch der Neuköllner-Stichkanal erwähnt. Die dichte Besiedlung der Innenstadt und die hohe Steigerung der Grundrenten machte die Gründung größerer Industrieanlagen im Bereich der City unmöglich. Deshalb machten sich die Vorstädte daran, durch Aufschließung neuen Geländes für die Ansiedlung von Industriewerken zu werben. Die damalige Stadt Neukölln entschloß sich zum Bau des Neuköllner Stichkanals, der später nach Fertigstellung des Teltow-Kanals bis zu diesem verlängert wurde. Damit können die 650 t-Schiffe, die auf dem Teltow-Kanal verkehren, ungehindert auf den Neuköllner Schiffahrtskanal übergeleitet werden. Aber die Hoffnungen, große Industrieanlagen anzusiedeln, haben sich nur in geringem Maße erfüllt. Das zur Verfügung stehende Gelände bot umfangreichen Industriewerken keinen Raum und ein Bahnanschluß, welcher für eine Industrieunternehmung unentbehrlich ist, war kaum möglich. Ein weiteres hinderndes Moment waren die breiten Uferstraßen zwischen Kanal und bebaubarem Gelände, welche einen direkten Umschlag zur Fabrik erschwerten.[17]

Der Stichkanal besitzt eine Schleuse; zum Laden und Löschen stehen die Anlagen des „Neuköllner Industrie- und Handelshafens" zur Verfügung. Die geringe Bedeutung dieses Kanals geht aus der Anzahl der Schleusungen in den letzten Jahren hervor.

Tab. 2: Schleusungen des Neuköllner Stichkanals in den Jahren 1927—1931.[18]

Jahr	Frachtschiffe leer	Frachtschiffe beladen	Schlepper u. gewerbsmäßige Personenschiffe	Schleusungen insges.,	dav. über 300 t.
1927	1071	1481	250	2802	1081
1928	941	1580	257	2778	1091
1929	681	1297	217	2195	914
1930	724	1245	266	2235	976
1931	489	562	211	1262	726

Gleichzeitig mit dem Neuköllner Stichkanal wurde der schon erwähnte Teltow-Kanal[19] in den Jahren 1901—1906 auf Kosten des Kreises Teltow erbaut. Der Kanal ist entstanden, um den aufstrebenden Ortschaften im Südwesten, Süden und Südosten Berlins

17. Hahn, „Die Wasserstraßen, Häfen und Industrieanlagen der Stadt Neukölln", in „Die Wasserwirtschaft Deutschlands und ihre neuen Aufgaben", 2. Bd., Anhang II, S. 216, Berlin 1921.
18. Bericht Nr. 2, S. 123.

eine gute Verkehrsverbindung zu schaffen und den Antransport von Baumaterialien sowie die Ansiedlung der Industrie zu erleichtern.

Die großen Erwartungen, die man in der Gegend von Tempelhof, Britz und Rudow in Bezug auf die Industrialisierung des Geländes durch den Kanal gehegt hatte, haben sich in jeder Weise erfüllt. Etwa 55[20] namhafte Industrie- und Handelsunternehmungen[21] haben sich in den letzten Jahren längs des Kanals angesiedelt, um die Vorteile des Wasserfrachtverkehrs auszunutzen. Dieser Prozeß der Randwanderung der Berliner Großindustrie wurde dadurch begünstigt, daß die Außenbezirke nicht nur ausgedehnteres, sondern auch wesentlich billigeres Siedlungsgelände anzubieten vermochten.[22] Der Kanal entlastet zugleich die Berliner Innenstadt von der Durchgangsschiffahrt, da durch ihn die Verbindung zwischen Elbe und Oder um 16 km verkürzt und neben der dadurch bedingten Zeit- und Kostenersparnis eine weitere Verbilligung erreicht wird, weil auf diesem Wege um Berlin eine Durchschleusung weniger notwendig ist.

Der Teltow-Kanal verbindet die Havel unmittelbar mit der Spree. Er ist 38 km lang, 2 m tief, durchschnittlich 35 m breit und für 650 t-Schiffe befahrbar. Zahlreiche öffentliche Häfen und eine Reihe privater Anlegestellen der dortigen Industrieunternehmungen schaffen Lösch- und Ladegelegenheit. Dem Ausgleich des Wasserstandsunterschiedes von durchschnittlich 4 m zwischen Oberspree

19. Landsberg, „Der Teltow-Kanal", in „Die Wasserwirtschaft Deutschlands und ihre neuen Aufgaben", Berlin 1921, 2. Bd., Anhang II, S. 221.
20. Verzeichnis der öffentlichen Häfen und Privatladestellen am Teltow-Kanal im Tarif für den Teltow-Kanal, hrsg. von der Teltow-Kanal-A.G., 1930.
21. Davon seien u. a. erwähnt: die Schokoladenfabrik Sarotti A.G., die Telephon- und Telegraphenwerke Lorenz A.G., die Benzinfabrik der Deutsch-Amerikanischen Petroleumgesellschaft, die Chemische Fabrik J. D. Riedel A.G. und die Hedwigshütte.
22. In demselben Maße, wie mit der Entwicklung Groß-Berlins der Grund und Boden teurer wurde und der Verkehr zunahm, zog sich eine Reihe von Industrien aus der Innenstadt an die Peripherie zurück. So z. B. Borsig vom Oranienburger Tor nach Tegel. Es entstand eine Reihe von Industrieniederlassungen, die wie Oberschöneweide, Rummelsburg, Treptow, Tegel und Spandau an Wasserstraßen gelegen sind, oder aber wie Wittenau, Reinickendorf, mit Wasserstraßen leicht verbunden werden können. Auf diese Weise haben sich nicht nur am Teltow-Kanal, sondern auch am Hohenzollern-Kanal und an der Havel große Unternehmungen angesiedelt, sodaß wir heute zwei große Industriezentren unterscheiden können: eines im Osten, das andere im Nordwesten. Für das Ostgebiet bildet die Oberspree eine vorzügliche Verbindung zum oberschlesischen Rohstoffgebiet, für das Nordwestgebiet schafft der Großschiffahrtsweg und die Havel günstige Verkehrsbeziehungen mit Stettin und Hamburg. Näheres siehe: Heiligenthal, „Berliner Städtebaustudien", Berlin 1926 und Fischer Otto, „Der Einfluß der Berliner Wasserstraßen auf die Ansiedlung der Industrie", Berlin 1927.

und Havel dient die Machnower Schleuse, welcher zwei Kammern für die Schleusung zur Verfügung stehen, deren jede eine Länge von 67 m und eine Breite von 10 m besitzt. Für das Einschleppen der Fahrzeuge in die Schleusenkammern und das Ausschleppen stehen vier elektrische Laufkatzen zur Verfügung. Sämtliche Schiffe, sowohl im Orts- als auch im Durchgangsverkehr, werden mittels der von der Teltow-Kanal-A.G.[23] betriebenen Treidelei durch elektrische Lokomotiven vom Ufer aus durch den Kanal befördert. Dieser Schleppbetrieb erfolgt ähnlich wie auf einigen westdeutschen Kanälen zwangsmäßig. Das Schleppmonopol verfolgt den Zweck, bei starkem Schiffsverkehr die Verkehrssicherheit zu erhöhen und den Schiffahrtsbetrieb so zu organisieren, daß eine möglichst große Leistungsfähigkeit der Wasserstraße erzielt wird und ähnlich wie beim Eisenbahnbetrieb die Güter in angemessenen Zeitabschnitten an die Lösch- und Ladestellen herangeführt werden. Neben diesen betriebstechnischen und verkehrspolitischen Erwägungen spielt natürlich noch die Tatsache mit, daß der Eigentümer der Wasserstraße durch das Schleppmonopol über eine wichtige Einnahmequelle verfügt.

Tab. 3:

Beförderte Gütermengen auf dem Teltow-Kanal.[24]

Jahr	in 1000 t
1907	408
1908	817
1910	1152
1929	2616
1930	1790
1931	1630

23. Die Teltow-Kanal-A.G. wurde am 17. 4. 1924 im Zusammenhang mit dem Übergang der Wasserstraßen auf das Reich gegründet. Als das Reich auf Grund Art. 97 RV. auch die Übergabe des Teltow-Kanals einschließlich sämtlicher Nebenbetriebe vom Kreis Teltow verlangte, der bis dahin sämtliche Hafenanlagen, die Treidelei sowie die Personenschiffahrt in eigener Regie betrieb, war der Kreis Teltow hiermit nicht einverstanden. Er strengte einen Prozeß an, in welchem es zu einer Einigung dahin kam, den Teltow-Kanal nebst Anlagen und Nebenbetrieben in eine neu zu gründende Gesellschaft einzubringen, an der das Reich und der Kreis Teltow je zur Hälfte beteiligt sein sollten. Diese Gesellschaft wurde als „Teltow-Kanal-A.G." mit einem Kapital von 200 000 G.Mk. gegründet. Gegenstand des Unternehmens ist: „Die Verwaltung, Unterhaltung und der Betrieb des Teltow-Kanals und seiner Nebenanlagen (Treidelei, Werft mit Werkstätten, Lagerei, Personenschiffahrt)". Vgl. „Das Schiff", 6. 6. 1924.

24. Laut Auskunft der Wasserbaudirektion Potsdam auf Anfrage an den Verfasser.

3. Die Häfen und Umschlagseinrichtungen.[25]

a) Allgemeines.

Das folgende Kapitel soll zunächst einen Überblick über die treibenden und hemmenden Kräfte im Rahmen der Berliner Hafenpolitik geben und die Gründe aufdecken, weshalb Berlin sich erst verhältnismäßig spät in die Reihe leistungsfähiger Binnenhäfen Deutschlands einrangieren konnte; anschließend soll eine kurze Beschreibung der Häfen nebst Umschlagseinrichtungen erfolgen.

Die Berliner Hafengeschichte ist ein sehr unerfreulicher Teil der Geschichte des Berliner Verkehrs. Die Vernachlässigung der Umschlagseinrichtungen hat bis ins 20. Jahrhundert hinein die technische Abwicklung des Berliner Hafenverkehrs auf niedrigster Stufe gehalten. Der Schwerpunkt eines Hafenbetriebes[26] liegt im Umschlagsgeschäft. Die Schiffahrt fordert deshalb von den Umschlagseinrichtungen große Leistungsfähigkeit. Denn „je neuzeitlicher bzw. technisch vollkommener die Umschlagseinrichtungen eines Hafens sind, desto günstiger und billiger wird sich der Güterumschlag ermöglichen lassen; als Folge hiervon wird durch schnellstes Laden und Löschen der Schiffe, Eisenbahn und Kraftwagen der Umlauf dieser Transportgefäße beschleunigt und im Zusammenhang hiermit Frachtverbilligungen erzielt werden."[27]

Schnelligkeit, Sorgsamkeit und Billigkeit sind die drei Forderungen, die von Handel und Industrie an die Umschlagsprozedur gestellt werden; der Grad ihrer Erfüllung ergibt neben der regionalen Lage die Anziehungskraft des Hafens. Schnelle und pflegliche Umladung der ein- und ausgehenden Güter erscheinen umso wichtiger, je mehr der Wert der Güter im Verhältnis zum Volumen steigt. Das Bestreben, Betriebskapital nicht länger als notwendig in einem Warenengagement festzulegen, bewirkt die Forderung auf geringstmöglichen Aufenthalt in den Be- und Entladungshäfen, wie aus derselben Überlegung heraus hochwertige Stückgüter von Jahr zu Jahr mehr dem schnellen Linienschiff zuge-

25. Siehe auch Anhang 3.

26. Unter Hafenbetrieb wollen wir diejenigen Geschäfte verstehen, „die den Warenumschlag von Schiff auf Bahn (Fuhrwerk oder Kraftwagen) oder Lager und umgekehrt sowie die Einlagerung von Waren" umfassen. Bartsch, „Zur verkehrgeographischen Struktur und rechtlich-wirtschaftlichen Organisation der Binnenhäfen", in „Wasserstraßenjahrbuch", München 1924, S. 174/75 unterscheidet neben diesem Hafenbetrieb i. e. S., der das Umschlags- und Lagereigeschäft betrifft, auch Hafenbetrieb i. w. S. und zählt dazu noch die wassertechnischen Arbeiten wie Ausbau und Unterhaltung, ferner die Hafenaufsicht und die Verwertung des Hafengeländes.

27. Etterich, „Güterumschlag im Binnenschiffahrtsverkehr", in „Zeitschrift für Binnenschiffahrt", 1928, Nr. 4, S. 91.

führt werden. Höhere Schnelligkeit bedeutet gleichzeitig Verbilligung durch die Ersparung von Kapital und Zinsen. Sie führt damit zu geringeren Transportkosten, wodurch eine Abziehung des Verkehrs von Konkurrenzstrecken und -plätzen erfolgen und die Bedeutung des Platzes als Umschlagsplatz zunehmen kann.

Aber nur mit leistungsfähigen Umschlagseinrichtungen kann man die oben geforderte Schnelligkeit, Sorgsamkeit und Billigkeit erreichen. Die derzeitigen Berliner Stadtverwaltungen aber waren zu kurzsichtig, um eine weitschauende kommunale Hafenpolitik treiben zu können. Erst mit Unterstützung der im Jahre 1902 ins Leben gerufenen Handelskammer, gelang es der Berliner Kaufmannschaft, den Magistrat zu bewegen, sich zunächst einmal wenigstens auf Erörterungen über die Schaffung moderner Umschlags- und Lagerungsmöglichkeiten einzulassen. Wir werden sehen, daß erst mit der Eröffnung des Ost- und Westhafens in den Jahren 1913 bzw. 1923 Berlin über technisch vollkommene Umschlagseinrichtungen verfügt und sich bis dahin, ja sogar bis in unsere Zeit hinein, der Verkehr der primitivsten Mittel bedienen mußte. Goeths[28] gibt eine aufschlußreiche Zusammenstellung, in welcher er die Gesamtaufwendungen für Hafenanlagen und deren Einrichtungen einzelner größerer Binnenschiffahrtsplätze bis zum Jahre 1901 mit denen Berlins vergleicht und dabei zu folgendem Ergebnis kommt:

Tab. 4: Gesamtaufwendungen einiger Städte für ihre Hafenanlagen bis zum Jahre 1901.

Städte	Einwohnerzahl bis 1901	Ausgaben im Ganzen bis 1901	Ausgaben pro Kopf
Berlin	1 884 345	3 800 000	2
Breslau	438 415	5 500 000	13
Frankfurt/M.	287 317	7 000 000	24
Köln	376 685	13 500 000	36
Magdeburg	239 752	8 500 000	37
Düsseldorf	212 949	10 030 000	47,5
Mannheim	157 000	50 000 000	365

Die Zahlen bestätigen, wie gering im Vergleich zu anderen Städten die Aufwendungen Berlins für seine Häfen waren.

Die Linienführung der mitten durch Berlin fließenden Spree und der verhältnismäßig frühe Ausbau eines Kanalnetzes innerhalb Berlins bedingten es, daß von jeher ein großer Teil des Großberliner Stadtgebietes von Wasserstraßen durchzogen wurde. Dieser Umstand und die Hochwasserführung der Spree ließen einen Schiff-

28. Goeths, „Berlin als Binnnenschiffahrtsplatz", Leipzig 1910. S. 58.

fahrtsverkehr zu, der sich ohne besondere Hafenanlagen abwickeln konnte.[29] Die Ufer wurden mit verhältnismäßig geringen Kosten ausgebaut, sodaß sich öffentliche und private Betriebe an ihnen ansiedeln konnten;[30] gegenwärtig haben wir in Berlin noch 1524 Liegeplätze, wobei wir die Ladestraßen in Schiffsliegeplätze aufgeteilt haben.[31] Gelegentlich wurden auch die Schiffahrtswege zu einem kleinen Hafenbecken erweitert, aber zeitgemäße Umschlagseinrichtungen wurden ihnen nicht gegeben. Hinzu kam, daß der Schiffahrt vor allem Ellenbogenfreiheit fehlte, daß sie keinen Raum besaß, sich zu entfalten, sodaß ihr auch die Möglichkeit genommen war, später die versäumten Mängel gutzumachen. Denn mit der Zunahme des Verkehrs stellte es sich heraus, daß die Uferstraßen zu schmal angelegt waren und zu dicht an den Straßenverkehr grenzten, um bequeme Lösch- und Ladestellen zu bieten. Abgesehen davon, stand Platz für Lagerungsmöglichkeiten überhaupt nicht zur Verfügung. Diese Verhältnisse hemmten natürlich die Entfaltungsmöglichkeiten der Schiffahrt außerordentlich. Solange Berlin nicht über leistungsfähige Umschlagseinrichtungen und Lagerungsmöglichkeiten verfügte, konnte es nicht erwarten, daß die Wirtschaft die großen Warenmengen, die in den Seestädten und anderen Plätzen eingelagert und nur in kleinen Posten abberufen wurden, in Berlin selbst auf Lager nahm. Aus Mangel an zeitgemäßen Umschlags- und Lagerungseinrichtungen konnte sich Berlin auch nicht als Umschlagsplatz für den Durchgangsverkehr entfalten, und allein von dem örtlichen Umschlag kann ein bedeutender Hafen niemals bestehen. Ohne Umschlags- und Lagerungseinrichtungen ist der Handel nur mit großen Schwierigkeiten in der Lage, die Waren auf das Hinterland zu verteilen bzw. sein Absatzradius ist infolge der erschwerten Konkurrenzfähigkeit in den umstrittenen Randgebieten des Hinterlandes geringer, sodaß ein bedeutender Handel nicht entstehen kann.

Wollte man den Absatzradius des Handels und seine Bedeutung heben, so muß der Umschlagsplatz ihm vor allem Stapelplätze bieten: Solche können sein: offene Liegeplätze für dauerhafte Güter (z. B. Kohle), Lagerhäuser für empfindliche Güter und schließlich Spezialanlagen wie Silos, Tanks etc. In verkehrstechnischer Beziehung ist deren Lage in unmittelbarer Nähe der Umschlagstelle vorzuziehen, damit teure Zwischentransporte vermieden werden.

In diesem Zusammenhang sei zugleich noch auf eine andere Einrichtung hingewiesen, über die ein Hafenbetrieb verfügen muß.

29. Goeths, a. a. O., S. 56.
30. Goeths, a. a. O., S. 56.
31. Verzeichnis der an den öffentlichen Ladestraßen vorhandenen Liegeplätze, Berlin o. J., O. Verf.

Die im Hafen per Schiff ankommenden Güter bedürfen in den meisten Fällen eines Zwischentransportes, um zu ihren Verbrauchs- und Verarbeitungsstätten zu gelangen. Sofern nicht Fuhrwerk oder Lastauto diesen Transport besorgen, ist hierzu das Anschlußgleis einer Bahn notwendig.[32]

Jahrzehntelang kämpfte die Berliner Kaufmannschaft um die Anlage moderner Lagerungs- und Umschlagseinrichtungen, um zu vermeiden, daß ihre Güter in Stettin und Hamburg auf Lager gehen mußten und um die Grundlage für die Entwicklung des Durchgangsverkehrs zu schaffen. Der Berliner Magistrat, der auf diese Mängel durch verschiedene Denkschriften aufmerksam gemacht wurde, verhielt sich anfangs diesen Fragen gegenüber völlig passiv.[33] Namentlich Zuständigkeitsfragen übten einen hemmenden Einfluß auf die Verbesserung der Verkehrseinrichtungen. Staat und Stadt stritten sich, wer von beiden für die Verbesserung der Lösch- und Ladeeinrichtungen verantwortlich sei. Die öffentlichen Wasserstraßen und Wasserläufe mit ihren Ufereinfassungen und Böschungen im Weichbilde Berlins, gehörten dem Fiskus und daraus folgerte die Stadt, daß der Fiskus auch für die Bedürfnisse der Aus- und Einladung von Schiffsgütern Sorge tragen müsse.

Erst nach langem Drängen der Kaufmannschaft, unterstützt durch die Berliner Handelskammer, trat die Stadtverwaltung den Vorschlägen der Kaufmannschaft näher, im Westen und Osten der Stadt je eine zeitgemäße Hafenanlage zu schaffen. Es wurden die beiden Häfen Ost- und Westhafen erbaut und im Jahre 1913 bzw. 1923 dem Verkehr übergeben. Damit wurde Berlin zugleich zum drittbedeutendsten Binnenhafen Deutschlands.

b) Die Häfen und Umschlagseinrichtungen.

aa) Die alten Berliner Hafenanlagen.

Unter den älteren Hafenanlagen Berlins ist in erster Linie der an der Abzweigung des Spandauer Schiffahrtskanals von der Spree gelegene Humboldhafen zu nennen, dessen Entstehung auf das Jahr 1848 zurückgeht. Die Anlage untersteht hinsichtlich der Wasserfläche nebst Ufern staatlicher Verwaltung. Die Landflächen sind Eigentum der Stadt. Ebenso gehören die 10 Krane, mit denen der Hafen bis in die letzte Zeit hinein ausgerüstet war, größtenteils der

32. Selbst die in den sogenannten Industriehäfen von Mannheim, Köln, Magdeburg u. a. m. angesiedelten Unternehmungen, sind obwohl sie ihre Rohstoffe und Fertigfabrikate unmittelbar vom Schiff auf den Fabrikhof oder umgekehrt umschlagen können, darüber hinaus auf das Anschlußgleis einer Bahn angewiesen.

33. Näheres siehe Goeths, a. a. O., S. 67 ff.

Stadt, zum geringeren Teil Privatfirmen bzw. dem Wasserbaufiskus. Auch die im Jahre 1908 errichtete Lagerhalle — die einzige öffentliche Lagereinrichtung vor Erbauung des Ost- und Westhafens — steht im Eigentum der Stadt Berlin. In Anbetracht der Tatsache, daß am Humboldthafen die Berliner Großschiffahrt ihren Sitz hatte und daß sich hier der gesamte Stückgutumschlag abspielte, galt bis zum 1. 8. 1927 der Humboldthafen als der Berliner Hafen cad exochen. Aber das Fehlen genügender Lagerschuppen sowie der starke Durchgangsverkehr hemmten den Lösch- und Ladebetrieb derart, daß die Schiffahrtsgesellschaften schließlich ihren Standort in den Westhafen verlegten.

Ebenso wie der Humboldthafen haben auch die drei übrigen alten Hafenanlagen nur noch geringe Bedeutung. Der Nordhafen, der unterhalb des Humboldthafens am Spandauer Schiffahrtskanal liegt, hat dieselben Eigentumsverhältnisse wie dieser. Mit seinen zwei privaten Kranen, die, abgesehen von den Schiffswinden und Karren, die einzigen Lade- und Löscheinrichtungen sind, kommt er nur noch für die Entladung von Baumaterialien in Frage. Seine Wasserfläche übertrifft mit 3,5 ha die des Humboldthafens, der 3,35 ha aufweist, um ein Geringes.

Zu den alten Hafenanlagen gehören weiterhin der Schöneberger Hafen und der Urban-Hafen. Der Schöneberger-Hafen, der im Eigentum des Wasserbaufiskus steht, ist einem Abkommen gemäß in die Verwaltung der Stadt Berlin übergegangen. Sein etwa 130 m langes und 85 m breites Hafenbecken liegt am Landwehr-Kanal in unmittelbarer Nähe des Potsdamer Platzes und dient wie der Nordhafen nur noch dem Baumaterialienverkehr. Da die vorhandenen alten fiskalischen Dampfkranen außer Betrieb sind, geht das Laden und Löschen hier lediglich mittels Karren vor sich.

Der letzte der alten Häfen, der Urban-Hafen, liegt am Landwehr-Kanal im Süden der Stadt. Er wurde in den Jahren 1896—1898 von der Stadt Berlin erbaut und ist in allen Teilen kommunales Eigentum. Die Stadt erhält deshalb die Ufergebühren ohne jeden Abzug, wohingegen bei den vorgenannten Häfen ein Teil der erhobenen Gebühren an den Fiskus abgegeben wird. Infolge des Rückganges der Bautätigkeit in diesem Teil der Innenstadt und der damit verbundenen Einschränkungen des Verkehrs mit Baumaterialien wurden die hydraulischen Krane, mit denen der Urban-Hafen ursprünglich ausgerüstet war, stillgelegt. Die Stadt Berlin hat die Absicht, den Urban-Hafen teilweise zuschütten zu lassen, um dort Schulbauten zu errichten. Keiner der in diesem Rahmen genannten Häfen besitzt Bahnanschluß und außerhalb der beim Humboldt-Hafen genannten Lagerstelle, Lagerungseinrichtungen.

bb) Die neuen Hafenanlagen im Gebiet der City.

a) Der Osthafen.

Die erste großzügige Hafenanlage, die wegen des gesteigerten Umschlagsverkehrs, mit allen modernen technischen Ausrüstungen erbaut wurde, ist der im Osten Berlins am rechten Spreeufer unweit der Oberbaumbrücke gelegene Osthafen. Er stellt einen auf 1400 m ausgebauten Kai, der an dieser Stelle etwa 180 m breiten Spree, dar.

Die erste Anregung zur Schaffung dieser modernen Anlage gab eine Denkschrift der Ältesten der Berliner Kaufmannschaft über die „Verbesserung der Lagerungs-, Lösch- und Ladeeinrichtungen in Berlin", die im Jahre 1895 den zuständigen Stellen überreicht wurde.[34] Nach längeren Verhandlungen und nachdem sich die Stadt die Beteiligung der Berliner Kaufmannschaft und der Berliner Handelskammer vertraglich gesichert hatte, erklärte sich die Berliner Verkehrsdeputation im Jahre 1904 mit dem Bau des Osthafens einverstanden. Die zunächst zu leistenden Garantiesummen der beiden verpflichteten Garanten wurde auf je 35 000 RM jährlich beschränkt und zwar hatten sie ihrer Zahlungsverpflichtung dann nachzukommen, wenn die aus den Hafen- und Speicheranlagen fließenden Jahreseinnahmen nach Abzug der Verwaltungskosten und der nach allgemeinen wirtschaftlichen Grundsätzen getätigten Abschreibungen die Summe von 280 000 RM nicht erreichten.[35] Der Fehlbetrag war zu je $^1/_4$ von den beiden Garanten zu tragen, die restliche Hälfte hatte die Stadt zu decken, wobei aber dem Vertrage gemäß die Verpflichtung der beiden Körperschaften, sich auf die Höchstsummen von zusammen 70 000 RM jährlich beschränkte.[36] Der Bau wurde im Jahre 1907 begonnen, Anfang September 1913 einschließlich aller Hochbauten und Anschlußgleisen beendet und am 28. September 1913 seiner Bestimmung übergeben. Er hatte sehr bald seine Leistungsfähigkeit zu beweisen, als es während des Weltkrieges galt, die Nahrungsmittelzufuhr Berlins sicherzustellen.

Die Erbauung des Hafens beanspruchte an Gesamtkosten den Betrag von 17,3 Millionen Mk., wovon 9 Mill. Mk. auf die Baukosten und 8 Mill. Mk. auf den Wert des Geländes entfielen.[37]

Die Lagerungs- und Umschlagseinrichtungen des Osthafens.

Die Speicheranlage.

Die Speicheranlage besteht aus einem vollkommen massiven achtgeschoßigen Gebäude mit einem Fassungsvermögen von rund

34. Krause, „Der Osthafen zu Berlin", Berlin 1913, S. 14.
35. Krause, a. a. O., S. 29.
36. Krause, a. a. O., S. 29.
37. Ebenda.

ermöglichen die rasche Ent- und Beladung eingehender bzw. aus- 25 000 t. Zwei Schiffselevatoren mit einer Stundenleistung von 30 t gehender Kähne. Durch die im Speicher vorhandenen Laufbänder erfolgt die Einlagerung auf den verschiedenen Böden, nachdem das Getreide vorher in den Reinigungsmaschinen entstaubt worden ist.

Das Lagerhaus des Osthafens entspricht den Anforderungen, die an ein modernes Lagerhaus in Bezug auf die mit der Lagerung verbundenen Arbeiten, wie z. B. Trocknen, Mischen, Sieben, Lüften, Reinigen und Sortieren gestellt werden.

Lagerschuppen und Freilagerplätze.

Für die Aufnahme von Stückgütern besitzt der Osthafen zwei Lagerschuppen mit einer Aufnahmefähigkeit von je 11 400 t. Jeder Schuppen hat eine nutzbare Lagerfläche von 5 700 qm.

Zur Lagerung dauerhafter Güter wie Kohle, Kies, Bausteine stehen drei Freilagerflächen von zusammen 13 000 qm mit den dazugehörigen Spezialumschlagseinrichtungen zur Verfügung:

1 Kohlenverladungsanlage mit einer Leistung von 64 t/st.,
1 Ziegelverladeanlage mit einer Leistung von 50 t/st.

Der Entladung von Kies dienen Greifer mit je einer Stundenleistung von 60 t.

Mit der Entwicklung der Treibstoffwirtschaft hat die Stadt im Osthafen eine Benzintankanlage geschaffen, die ein Fassungsvermögen von 1 000 000 Litern besitzt. Diese Anlage besteht aus 36 unterirdischen Behältern, die je einen Fassungsraum von 20 000 bis 60 000 l besitzen. Um eine Explosionsgefahr zu vermeiden, wird das Benzin stets unter Schutz nichtoxydierender Gase gehalten. Der Druck dieser Schutzgase wird gleichzeitig dazu verwendet, den Treibstoff ohne Pumpen selbständig den Zapfstellen zuzuführen. Die Füllung der Behälter erfolgt sowohl aus Eisenbahnzisternenwagen als auch aus Tankschiffen direkt.

Der Aufnahme von Kühlgütern dient ein Kühlhaus mit einer belegbaren Fläche von 8500 qm.

An sonstigen Umschlagseinrichtungen stehen dem Osthafen zur Verfügung:

38. Der Betrieb und die Unterhaltung der Hafenbahnen wird in Deutschland verschieden gehandhabt. In Sachsen, Baden und nach dem Kriege auch zum Teil in Bayern baute der Staat die Hafenbahnen und nahm sie auch in eigene Regie. Von diesen Ländern abgesehen mußten, da die preußisch-hessischen Eisenbahnen den Bau und den Betrieb der Hafenbahnen ablehnten, die Städte selbst solche anlegen und betreiben. Das bedeutet zwar eine erhebliche Beeinflußung der Wirtschaftlichkeit des Hafenbetriebes, hat andererseits aber auch den Vorteil einer besseren Anpassung an die Bedürfnisse des Verkehrs und einer elastischen Tarifgebarung. S. auch Teubert, Wilh., „Deutsche See- und Binnenhäfen", Berlin 1930, S. 68.

1 Schwerlastkran mit einer Tragfähigkeit bis 37,5 t
2 Krane " " " " 5 t
3 Krane " " " " 2,5 t
6 Krane " " " " 1,5 t
2 Faßkrane
3 Lukenwinden
10 Wanddrehkrane.

Der Osthafen besitzt ferner eine eigene Gleisanlage[38] und ist Tarifstation der Reichsbahn. Die für den Hafen bestimmten Eisenbahnwagen werden diesem von dem Verschiebebahnhof Rummelsburg sowie dem Güterbahnhof Frankfurter Allee durch ein Anschlußgleis zugeführt. Die von der Reichsbahn übergebenen Wagen werden auf dem Hafengelände durch zwei eigene Rangiermaschinen weiterbefördert.

β) Der Westhafen.

Der Westhafen ist der größte und leistungsfähigste der Berliner Häfen. Er liegt im Nordwesten Berlins am Treffpunkt dreier Schiffahrtswege (Hohenzollern-Kanal, Berlin-Spandauer-Schiffahrts-Kanal, Charlottenburger Verbindungskanal). Er ist nicht wie der Osthafen ein offener Stromhafen, sondern besteht aus drei mit Kaimauern umsäumten Stichbecken, die eine Länge von 325 bzw. 633 und 323 m haben. Die Gesamtfläche der Hafenanlagen beträgt 32,4 ha, die Breite aller drei Hafenbecken je 55 m. Mit dem Bau der leistungsfähigen Wasserstraße Berlin—Stettin (Hohenzollern-Kanal) mußte als Endpunkt jener Straße im Nordwesten Berlins eine zweckentsprechende Hafenanlage geschaffen werden, die gleichzeitig den Osthafen entlasten sollte. Die Bauarbeiten wurden im ersten Kriegsjahr begonnen, mußten aber 1917 infolge des Mangels an Arbeitskräften und Baustoffen wieder eingestellt werden. Erst seit dem Sommer 1920 wurde die Arbeit derart gefördert, daß nach sechsjähriger Tätigkeit das dritte Hafenbecken ausgebaut und dem Verkehr übergeben werden konnte.

Die gesamten Einrichtungen des Westhafens entsprechen allen wirtschaftlichen und technischen Anforderungen.

Der Getreidegroßspeicher gehört zu den vorbildlichsten Speicheranlagen des Kontinents. Er besitzt 10 Lager- und 2 Maschinenböden mit einem Fassungsvermögen von 25 000 t. Darüber hinaus können noch 4 000 t Stückgut oder Sackgut im Kellergeschoß gelagert werden. Die Dachgeschoße dienen der Lagerung von losem Getreide, die übrigen acht Geschoße können außer mit Getreide auch mit Stückgut jeder Art, die Kellergeschoße nur mit Stückgut oder Sackgut belegt werden. Die Einlagerung von losem Getreide vom Schiff kann durch ein Schiffsbecherwerk und durch

eine Saugförderanlage mit einer Stundenleistung von 50 t bewerkstelligt werden. Der Umschlag von Stückgütern auf der Wasserseite des Speichers erfolgt durch zwei Krane, die eine Tragfähigkeit von 2,5 t besitzen. Ein Verholen der Schiffe während des Löschens erübrigt sich, da alle Anlagen fahrbar sind. Die Verteilung des Getreides innerhalb des Speichers besorgt ein System laufender Bänder und Rohrleitungen.

Weiterhin stehen im Westhafen für die Lagerung 13 Lagerhallen mit einem Fassungsvermögen von 2000—6000 t zur Verfügung. An der Land- und Wasserseite dieser Hallen besorgen Krane und Lukenwinden die Ent- und Beladung.

Der Kohlenlagerung dient eine nutzbare Freilagerfläche von 20 000 qm. Um einen möglichst raschen Kohlenumschlag durchzuführen, wurde eine Elektrohängebahn mit vier Führerstandlaufkatzen und Greifer mit einer Leistungsfähigkeit von 50 t/st. erbaut.

Neben dem Kohlenlagerplatz sind noch Freilagerplätze von rund 110 000 qm Fläche und ein Kiesbunker mit einer Kapazität von 150 cbm vorhanden.

An Hebewerkzeugen besitzt der Westhafen ferner:

1 Schwerlastkran	mit einer	Tragfähigkeit	bis	30 t,
1 Kran	„	„	„	5 t,
30 Krane	„	„	„	2,5 t,
1 Kran	„	„	„	2 t.

Die Hafenbahn, die eine eigene Gleisanlage von etwa 20 km und zwei Rangiermaschinen besitzt, ist durch ein Verbindungsgleis mit dem Hamburg-Lehrter Güterbahnhof verbunden.[39] Die Züge werden von der Reichsbahn eingefahren und am Einfuhrgleis von den Rangierlokomotiven des Westhafens übernommen.

Eine große Erleichterung für den sich im Westhafen abwickelnden Verkehr bedeuten die Zollabfertigungsstellen. Der Hafen hat ein eigenes Zollamt, sodaß die Verzollung an Ort und Stelle vorgenommen werden kann, und öffentliche Niederlagen, in denen zollpflichtige Güter u. U. bis zu 5 Jahren gelagert werden können, ehe sie verzollt werden müssen. Diese Lagerung hat auch den Zweck, eine bessere Konjunktur abzuwarten oder beim Verkauf den Zoll auf den Käufer zu überwälzen.

Der Zollspeicher hat direkten Bahn- und Wasseranschluß und bei einer Lagerfläche von 18 500 qm ein Gesamtfassungsvermögen von rund 25 000 t.

39. Dieser Gleisanschluß konnte nur dadurch erreicht werden, daß sich die Stadt Berlin bereit erklärte, der Reichsbahn Kapital und Gelände zur Erweiterung des Lehrter Bahnhofs, der schon vor Errichtung des Westhafens überlastet war, zur Verfügung zu stellen.

cc) Die Hafenanlagen außerhalb der City.

Außerhalb der Altgemeinde Berlins, wie sie vor dem Eingemeindungsgesetz vom Jahre 1920 bestand, bestehen außer den Häfen des Teltow-Kanalgebietes noch drei größere Hafenanlagen: Der Neuköllner-, der Spandauer- und der Tegeler-Hafen.

Der Neuköllner-Hafen ist im Jahre 1914 von der Stadt Neukölln im Anschluß an den Neuköllner Stichkanal erbaut worden und sollte der Industrialisierung Neuköllns dienstbar gemacht werden. Mit dem Hafen wurden die Ufer des Neuköllner Schiffahrtskanals zu Lade- und Umschlagsstellen ausgebaut. Der Hafen selbst besteht aus einem Ober- (290 m Länge, 36 m Breite) und Unterhafen (246 m Länge, 41 m Breite). Zwischen beiden Häfen liegt ein Areal mit einer Freilagerfläche von 6500 qm und einer Kohlen- und Kiesverladebrücke mit einer Tragfähigkeit von 5 Tonnen. Der Hafen, der an den Güterbahnhof Neukölln-Treptow Anschluß erhalten hat, besitzt außerdem einen fahrbaren elektrischen Drehkran von 2,6 t Tragfähigkeit und einen Holzschuppen von 1700 qm Grundfläche.

Der Spandauer Südhafen wurde im Jahre 1910 erbaut. Seine Anlagen umfassen 35 ha, wovon 10,2 ha auf die Wasserfläche entfallen. An Anlagen besitzt er eine Lagerhalle mit einer Aufnahmefähigkeit von 4095 t, Freilagerflächen von 2500 qm, eine überirdische Tankanlage mit einem Fassungsvermögen von $3^1/_2$ Millionen l, welche die „NITAG“ (Naphta-Industrie- und Tankanlagen A.G.) im Jahre 1928 erbaute und vier Krane. Der Hafen hat durch eine 2 km lange Hafenbahn Anschluß an das Reichsbahngleis vom Abstellbahnhof Ruhleben aus.

Der Tegeler Hafen wurde 1908 von der Gemeinde Tegel in Gemeinschaft mit dem Kreis Niederbarnim erbaut; er hat durch die Industriebahn Tegel-Friedrichsfelde Anschluß an die Reichsbahn und besteht aus einem Stichbecken von 560 m Länge und teilweise 62 m Breite. Sein Nordkai, der vom Kreis Niederbarnim erbaut wurde und drei Krane besitzt, ist für den Umschlag vom Schiff zur Bahn bestimmt, sein von der Gemeinde Tegel errichteter Südkai dient dem Ortsverkehr und der Lagerung. Er ist mit einem elektrischen Kran von 5 t Tragfähigkeit und Freilagerplätzen von 17 000 qm ausgestattet. Der Tegeler Hafen wird nach Vollendung des projektierten Nordkanals, welcher im Norden Berlins die Havel mit der Oberspree verbinden soll und eine Erschließung des wasserverkehrstechnisch benachteiligten Berliner Nordens zur Aufgabe hat, seine augenblickliche Bedeutung steigern können.

Die erwähnten Hafenanlagen des Teltow-Kanals wurden beim Bau des Kanals vom Kreise Teltow errichtet, dessen Eigentum sie

auch bis zum Jahre 1924 blieben. Seit dieser Zeit sind Eigentum und Verwaltung an die Teltow-Kanal-A.G. übergegangen.

Die Teltow-Kanal-Anlagen entsprechen mit Ausnahme der Tempelhofer nicht den Anforderungen, die an einen reibungslosen Umschlags- und Lagerungsverkehr gestellt werden müssen, besonders, da an geschlossenen Lagerräumen nur ein modernes Lagerhaus in Tempelhof zur Verfügung steht. Dieses hat ein Fassungsvermögen von etwa 14 000 t und ist genau so wie das des Ost- und Westhafens mit Elevatoren, Reinigungsmaschinen, laufenden Bändern und automatischen Waagen ausgerüstet. Seine günstige Lage an der Umgehungswasserstraße Berlins und sein Bahnanschluß stempeln es zu einem bedeutenden Umschlagsplatz für den Wasserweg Schlesien-Hamburg. Im Lagerhaus befindet sich auch ein Zollamt. Bemerkenswert ist, daß dieses Lagerhaus bis vor kurzem das einzige öffentliche Lagerhaus war, das die Ermächtigung besaß, indossable Lagerscheine für Kupfer, Zink und Blei auszustellen.

Die geringe Leistungsfähigkeit der vier wichtigsten öffentlichen Häfen am Teltow-Kanal (mit Ausnahme des Tempelhofer) geht aus folgender Übersicht hervor:

Tab. 5: Die wichtigsten Häfen des Teltow-Kanals.

Hafen	Aufnahmefähigkeit	Lagerfläche	Umschlagsvorrichtung
Britz-Ost	12 Kähne zu 600 t	3 000 qm	3 t-Kran mit
Britz-West	12 Kähne zu 600 t	4 000 qm	Haken- u. Grei-
Steglitz	12 Kähne zu 600 t	5 000 qm	ferbetrieb.
Lichterfelde	10 Kähne zu 600 t	1 200 qm	6 t- u. 3 t-Kran.

dd) Die Ladestraßen.

Neben den Hafenanlagen sind die zahlreichen Ladestraßen zu erwähnen, von denen die wichtigsten sich an der Spree befinden. Fast alle gehören der Stadt. Die meisten von ihnen besitzen weder Umschlags- und Lagerungseinrichtungen noch Bahnanschluß.

Diese Ladestraßen lassen sich in zwei Hauptgruppen teilen, nämlich solche mit technischen Umschlagseinrichtungen und solche ohne derartige Einrichtungen.

Zur erstgenannten Gruppe gehören die Ladestraße am Halle'schen Ufer, die am Charlottenburger Ufer-Ost und die Ladestraße Spree-Bord. Ihre Leistungsfähigkeit geht aus folgender Übersicht hervor:

Tab. 6. Die Berliner Ladestraßen mit Umschlagseinrichtungen.

Ladestraße	Fläche	Kailänge	Umschlagsvorrichtungen
Hallesches Ufer	3313 qm	400 m	1 fahrbarer Drehkran bis 3 t,
Charlottenburger Ufer-Ost	20000 qm	1075 m	2 Drehkrane bis zu 2,5 t, 2 Verladebrücken bis zu 6 t,
Am Spree-Bord	43600 qm	500 m	1 Verladeanlage bis zu 6 t, 1 Kiesbunker von 100 cbm.

Zur zweiten Gruppe, die lediglich ein Arbeiten mit Bordmitteln gestatten, gehören die Ladestraßen:

am Friedrich-Krause-Ufer,
am Friedrich-Karl-Ufer,
am Kronprinzen-Ufer,
am Bundesrat-Ufer,
am Holsteiner-Ufer,
am Schleswiger-Ufer.

Diese verfügen über keinerlei technische Anlagen. Das Lösch- und Ladegeschäft müssen die Fahrzeuge mit eigenem Geschirr vornehmen. Die Güter werden mangels Unterbringungsmöglichkeiten in den Fahrzeugen sortiert, sie liegen bei Wind und Wetter auf der freien Straße, zum Teil entgegen den polizeilichen Bestimmungen über das Lagern von Gütern auf den öffentlichen Ladestraßen. Die Fuhrwerke stehen häufig in langen Reihen und warten auf Abfertigung. Ist die sofortige Abfuhr der Güter nicht möglich, müssen sie in Lagerkähne geladen und bei späterer Abfuhr erneut gelöscht werden.

4. Die Märkische Flotte.

Im nachfolgenden Kapitel hat sich der Verfasser zur Aufgabe gemacht, die auf den Berliner und Märkischen Wasserstraßen verkehrenden Transportmittel und die damit in Verbindung stehenden Fragen einer Untersuchung zu unterziehen, wobei die rein technische Seite unberücksichtigt bleiben soll.

a) Der Anteil der Schiffe mit und ohne eigene Triebkraft am Verkehr auf den Märkischen Wasserstraßen.

Nach der Fortbewegung der Binnenschiffe unterscheidet man solche mit und ohne eigene Triebkraft. Die ersteren können sein Dampf- und Motorschiffe. Fahrzeuge ohne eigene Triebkraft sind Kähne, die sich lediglich stromab allein bewegen können und bergwärts der Schleppkraft benötigen. Schlepper und Kähne sind aufeinander angewiesen und dienen in der Regel der Beförderung von Massengütern, während Güterdampfer und Motorschiffe hauptsächlich im Stückgutverkehr Verwendung finden. In der letzten Zeit sind Motorschiffe aber auch in das Massengutgeschäft der Schleppschiffahrt eingedrungen.

Zum weitaus überwiegenden Teil vollzieht sich die Güterbeförderung auf den Berliner Wasserstraßen mit Schiffen ohne eigene Triebkraft.

Tabelle 7: Ankunft und Abgang der Schiffe in Berlin 1924—1932.[40]

Ankunft:

Schiffsart	1924	1926	1927	1928	1929	1930	1931	1932
1. Schiffe mit eigener Triebkraft[2]	3.775	7.525	7.390	9.123	7.802	8.538	7.675	8.40
Davon:								
a) Personenschiffe mit Güterladung	1	41	44	47	81	101	135	2
b) Güterschiffe	3.774	7.484	7.346	9.076	7.721	8.437	7.540	8.38
2. Schiffe ohne eigene Triebkraft	22.761	32.257	35.511	41.963	40.547	31.752	21.735	20.21
Schiffe überhaupt	26.536	39.782	42.901	51.086	48.349	40.290	29.410	28.62

Abgang:[42]

1. Schiffe mit eigener Triebkraft[41]	3.858	7.737	7.242	9.182	7.766	8.367	7.660	8.15
Davon:								
a) Personenschiffe mit Güterladung	—	37	44	47	81	96	135	2
b) Güterschiffe	3.858	7.700	7.198	9.135	7.685	8.271	7.525	8.12
2. Schiffe ohne eigene Triebkraft	22.624	32.099	34.918	41.983	40.390	31.680	21.496	20.28
Schiffe überhaupt	26.482	39.836	42.160	51.165	48.156	40.047	29.156	28.43

Die letzten Jahre weisen aber eine stete Zunahme der Dampf- und Motorschiffe auf. Während ihr Anteil 1924 am Gesamtschiffseingang nur 14,2% betrug, stieg dieser auf 29,3% im Jahre 1932.

Tab. 8: Der Anteil der Güterschiffe mit eigener Triebkraft am gesamten Schiffsverkehr Berlins.[43]

Richtung	1924	1927	1928	1930	1931	1932
Ankommend	14,2%	17,1%	14,7%	18,4%	25,7%	29,3%
Abgehend	14,6%	17,0%	17,8%	20,6%	25,8%	28,5%

Im ganzen hat sich im Verlauf der Jahre 1924—1932 die Zahl der ankommenden Frachtdampfer und Motorfrachtkähne um 122,1 % erhöht, ihre Zahl stieg von 3774 im Jahre 1924 auf 8383 Schiffe im Jahre 1932, während die Zahl der Kähne sich bis zum Jahre 1932 um 2544 Einheiten gegenüber 1924 verminderte.

Die starke Zunahme der Selbstfahrer seit 1924 findet ihren Grund in der Motorisierung der Frachtkähne. Der für die Binnenschiffahrt verwendbare Ölmotor erreichte erst damals den Grad der Sicherheit und Vollkommenheit, der den Bau größerer Motorschiffseinheiten möglich machte.[44] Die Vorzüge des Motorschiffes gegenüber dem Dampfschiff liegen für den Verlader in der größeren Schnelligkeit.[45] Deshalb fallen dem Motorschiff insbesondere diejenigen Güter zu, die im Reichsbahntarif unter die Klassen A—C fallen. Bei diesen Erzeugnissen ist die Beförderungsdauer neben dem Frachtsatz von entscheidender Bedeutung, da der Transport des hohen Wertes der Güter wegen sonst übermäßigen Zinsverlust verursachen würde und in der Regel die Verwendung auch innerhalb kurzer Frist stattfinden soll. Diese Güter werden daher vornehmlich dem selbstfahrenden Motorschiff anvertraut, dessen Beweglichkeit unübertroffen ist und das eine möglichst weitgehende Abkürzung der Reisedauer gestattet.[46]

40. Zusammengestellt nach den Statistiken des Deutschen Reichs, Bd. 322, 345, 356, 367, 381, 397, 428, 439.
41. Dampf- und Motorschiffe.
42. Soweit Abgang und Ankunft divergieren, ist dies darauf zurückzuführen, daß Ankunft und Wiederabgang auswärtiger Schiffe bzw. Abgang und Wiederankunft in Berlin beheimateter Schiffe in verschiedene Zählperioden fallen.
43. Errechnet und zusammengestellt auf Grund der Tab. 7.
44. Lediglich die Berliner Ziegelschiffahrt verwandte schon seit 1906 Motorkähne. Doch die hier benutzten Elektromotoren hatten nur einen Aktionsradius von 80 km, sodaß sie für den Fernverkehr ungeeignet waren.
45. Über die technischen Vorzüge des Ölantriebes gegenüber dem Dampfbetrieb siehe Teubert, O., „Die Binnenschiffahrt", Leipzig 1932, 2. Aufl., S. 596 ff.
46. Im Berlin-Hamburger Verkehr erzielt das Motorschiff beispielsweise eine Fahrzeitverkürzung von 2 Tagen gegenüber Schleppkahnverladung.

Eine Übersicht, in welchem Umfange der Anteil der Dampf- und Motorschiffe am Verkehr auf den einzelnen Wasserstraßen Berlins von 1927 bis 1932 zugenommen hat, gibt folgende Zusammenstellung.[47]

Tab. 9:[48] Prozentualer Anteil der Dampf- und Motorschiffe in den Jahren 1927 und 1931 am Verkehr in Richtung von und nach Berlin auf den Hauptwasserstraßen.

Wasserstraße	in % aller Fahrzeuge	
	1927	1931
Untere-Havel	13	29
Obere-Havel	34	28
Havel-Elbe	8	26
Havel-Oder	17	24
Spree-Oder	4	10

DerBerlin-Hamburger Verkehr weist den größten Anteil der Selbstfahrer auf. Auf dieser Strecke arbeiten die in Betriebsgemeinschaft fahrenden Reedereien „Neue Deutsch-Böhmische Elbe-Schifffahrt" und „Rothenbücher, Maass & Lüdicke" sowie die „Hamburg-Berliner Motoreilschiffahrt G.m.b.H." und die Motorschiffs-Reederei „Oder" fast ausschließlich mit Motorschiffen.

Die Berliner Baustoffzufuhr von der Oberen-Havel wurde schon zu Zeiten, in denen die Motorschiffahrt auf den anderen Wasserstraßen noch keine Rolle spielte, zum großen Teil mit Elektromotorschiffen betrieben. Der Rückgang auf der Oberen-Havel trotz der allgemeinen Ausdehnung des Motorschiffes findet seine Erklärung in der Tatsache, daß die Baustoffzufuhr nach Berlin in den letzten Jahren übermäßig stark gefallen ist. Das bedeutete für die Motorschiffahrt infolge des sinkenden Prozentsatzes der Baustoffe an den zu befördernden Gütermengen trotz Übergreifens auf andere Gebiete, diesen sinkenden Anteil am Gesamtverkehr.

Die größte Steigerung der selbstfahrenden Schiffe weist der Berlin-Magdeburger bzw. Saaleverkehr von 8% im Jahre 1927 auf 26% im Jahre 1931 auf. Auch diese Steigerung ist dem planmäßigen Ausbau einiger Berliner- bzw. Elbe-Reedereien zuzuschreiben.

Schließlich ist die Dampf- und Motorschiffahrt auf der Strecke Berlin-Stettin mit 24% und auf der Verkehrsrelation Breslau-Berlin

47. Dabei ist zu beachten, daß die Steigerung fast ausnahmslos auf die Zunahme der Motorschiffe zurückzuführen ist.
48. Zusammengestellt nach Bericht Nr. 1, Bl. 1, Tafel II, s. auch Anhang 4.

mit 10% von allen hier von und nach Berlin verkehrenden Fahrzeugen vertreten.

b) Die Aufgliederung des Bestandes der im Märkischen Stromgebiet beheimateten Fahrzeuge.

aa) Nach Antrieb.

Über die Entwicklung der Tonnage der zwischen Elbe und Oder beheimateten Fahrzeuge, soweit sie in die Schiffsregister dieses Gebietes eingetragen sind, gibt die nachfolgende Übersicht Auskunft.

Tab. 10:[49] Die Entwicklung der Tonnage auf den Märkischen und Berliner Wasserstraßen in den Nachkriegsjahren.

Jahr	Zahl der Schiffe insgesamt	Tragfähigkeit in 1000 t	Leistungsfähigkeit in 1000 PS
1924	3188	757,2	53,4
1925	3236	765,2	57,1
1927	3432	807,7	63,5
1928	3589	839,3	71,0
1930	3645	857,4	78,0
1931	3522	826,0	76,3
1932	3221	757,0	76,0

Während die Tragfähigkeit der Flotte von 1924—1932 etwa dieselbe geblieben ist, kommt in dem geradezu sprunghaften Anwachsen der PS-Kraft bis zum Jahre 1930 die starke Zunahme des Verkehrs mit Motorschiffen auf den Märkischen Wasserstraßen zum Ausdruck. Dieses schnelle Wachstumstempo ist dann in der nachfolgenden Zeit infolge der zunehmenden Krise zwar stark gedrosselt worden, aber trotzdem vermochte die Motorschiffahrt, dank ihrer hohen Umlaufsgeschwindigkeit noch in jüngster Zeit ihren Anteil am Gesamtverkehr, wie Tab. 8 zeigt, erheblich zu erhöhen.

Die Verkehrsstatistik macht keinen Unterschied zwischen Dampf- und Motorschiffen, sondern gibt beide zusammen an. Auf Anfrage des Verfassers beim Statistischen Reichsamt sind ihm jedoch für das Jahr 1932 detaillierte Angaben über die Zusammensetzung der Märkischen Flotte gemacht worden, aus denen auch der Bestand der Motorflotte ersichtlich ist. Die Märkische Flotte setzte sich am 1. 1. 1933 wie folgt zusammen:

49. Die Zahlen für 1924—1930 wurden entnommen Teubert, „Die Binnenschiffahrt", Berlin 1932, 2. Aufl., S. 691 u. 694; für 1931 u. 1932 wurden sie dem Verfasser vom Statistischen Reichsamt auf Anfrage mitgeteilt.

Tab. 11: Schiffe ohne eigene Triebkraft.

Tragfähigkeit	Anzahl	Tragfähigkeit insgesamt
21— 50 t	98	3.114 t
51—250 t	1.305	281.467 t
251—600 t	859	326.584 t
601—1000t	116	83.556 t
zusammen am 1. Januar 1933	2.378	694.991 t

Tab. 12: Schiffe mit eigener Triebkraft.

	Dampfschiffe		Motorschiffe		Schiffe	Tonnage
	Zahl	Tonnage	Zahl	Tonnage	insges.	insges.
Personenschiffe[49]	71	2.796	161	4.540	232	7.336
Personen- u. Frachtschiffe[49]	6	272	3	63	9	335
Frachtsch.[49]	41	7.458	165	35.147	206	42.605
Tankschiffe[49]	—	—	6	1.059	6	1.059
Schlepper[49]	355	9.850	35	794	390	10.644
zusammen	473	20.376	370	41.603	843	61.979

Die Durchschnittstonnage bei den Fahrzeugen ohne eigene Triebkraft stellt sich auf 292 t.

Bei den der reinen Güterbeförderung dienenden Schiffen mit eigener Triebkraft (Frachtschiffe und Tankschiffe)[50] entfallen 171 auf Motorkähne mit einer Gesamttonnage von 36.206 t und einer Durchschnittstonnage von 212 t. Bei den 41 Dampfschiffen mit einer Gesamttragfähigkeit von 7458 t beträgt dagegen die Durchschnittstonnage nur 182 t.[51]

Von allen gezählten Fahrzeugen mit eigener Triebkraft, soweit sie der reinen Güterbeförderung dienen, sind also 80,5% Motorschiffe, deren Tonnage 83% dieser Fahrzeuge ausmacht.

50. Soweit in den Tabellen 7 und 12 von Personenschiffen mit Güterladung oder Personen- und Frachtschiffen die Rede ist, kann es sich nur um eine gelegentliche Verwendung dieser Schiffe im Güterverkehr handeln. Ein eigentlicher mit Güterbeförderung verbundener Personenschiffahrtsverkehr findet in Berlin und Umgegend nicht statt.

51. Die größere Durchschnittstonnage der Motorschiffe erklärt sich aus der Ersparnis von Gewicht und Raum, welche durch die Verwendung des Ölmotors gegenüber der Dampfmaschine erzielt wird.

I = Obere-Havel Wasserstrasse
II = Havel-Oder "
III = Spree-Oder "
IV = Havel-Elbe "
V = Untere-Havel "

Finowmass Kahn
Gr. Finowmass "
Berliner "
Saale "
Breslauer "
Plauer "
Gr. Plauer "

Abkürzungen und Bezeichnungen

Bild 1.

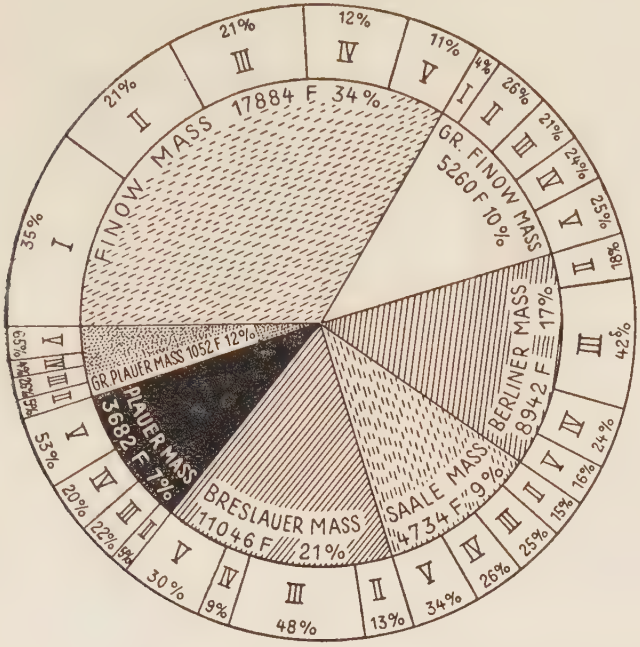
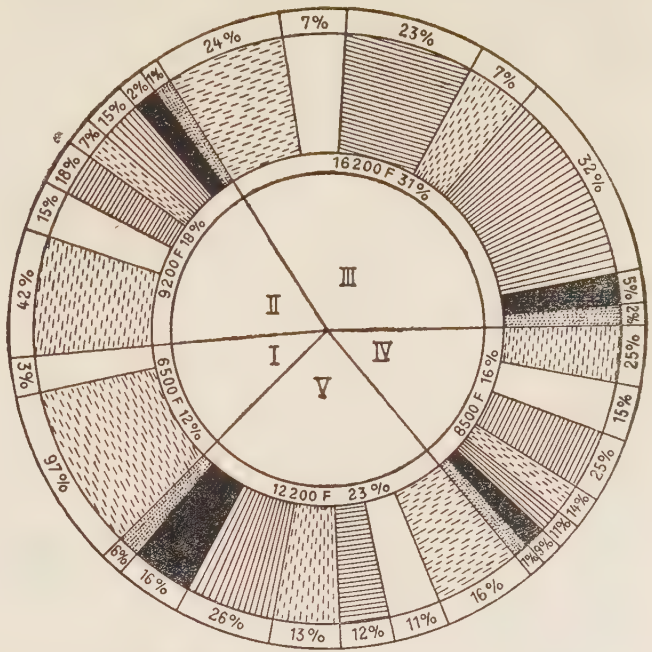


Bild 2.



Anteil der verschiedenen Fahrzeugarten am Verkehr auf den Märkischen Wasserstraßen i. J. 1931.

Übersicht I. Häufigkeit der verschiedenen Fahrzeugarten, 52600 Fahrzeuge insgesamt.

Bild 3.

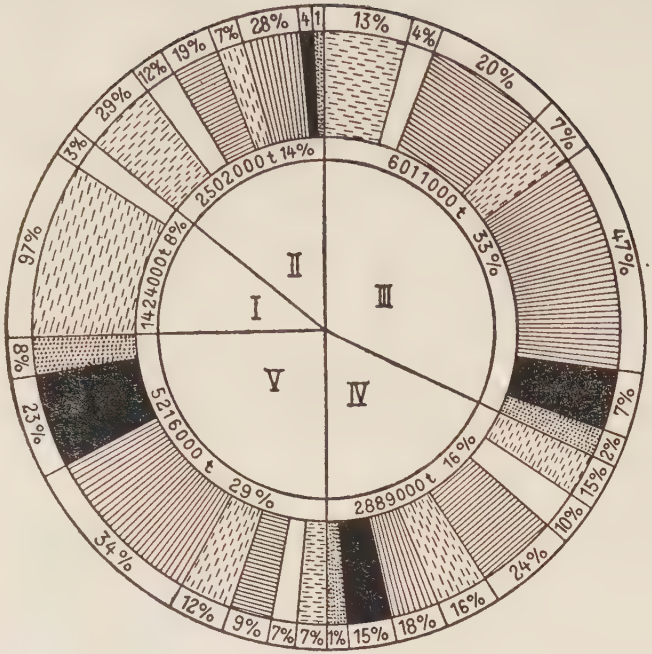
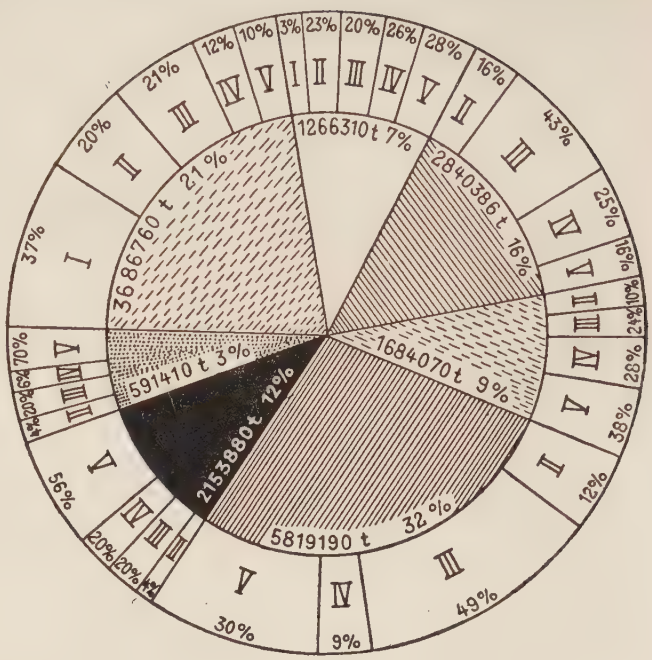


Bild 4.



Frachtraumanteil

Übersicht II. der verschiedenen Fahrzeugarten auf den Märkischen Wasserstraßen i. J. 1931, 52600 Fahrzeuge mit rd. 18042000 t

bb) Nach Schiffstypen, Bauart und Alter.[52]

Die verschiedenen Kahntypen, die auf den Berliner und Märkischen Wasserstraßen anzutreffen sind, werden neben Wirtschaftlichkeitsgründen durch die Verschiedenheit der Schleusenabmessungen und Fahrwassertiefen von Havel, Spree und angrenzenden Kanälen bedingt.

Tab. 13: Kahntypen der auf den Berliner und Märkischen Wasserstraßen verkehrenden Fahrzeuge.[53]

Kahntype	mittlere Länge m	Breite m	Tragfähigkeit in Tonnen bei 1,75 m Tiefgang	
Finowmaass	40,1	4,6	225	(185)[54]
Großfinowmaass	41,5	5,1	300	
Berlinermaass	46,0	6,6	350	
Saalemaass	51,0	6,35	400	
Breslauermaass	55,0	8,0	550	
Plauermaass	65,0	8,0	650	(765)[55]
Großplauermaass	67,0	8,2	680	(800)[55]

Einen Überblick über die Häufigkeit des Vorkommens dieser einzelnen Typen und ihren Anteil am Frachtgüterverkehr sollen die beiden nebenstehenden Übersichten geben. Die Zahlengrundlagen für Bild 1 und Bild 2 sind dem Bericht des Märkischen Wasserstraßenbeirates über den Verkehr auf den Märkischen und Berliner Wassertsraßen in den Jahren 1927—1931 entnommen, für Bild 3 und 4 auf Grund dieser Unterlagen vom Verfasser errechnet.

Bild 1 zeigt den Anteil der verschiedenen Kahntypen am Verkehr auf den einzelnen Zufuhrwegen Berlins, Bild 2 dagegen den Anteil dieser einzelnen Typen am Gesamtverkehr im Märkischen Stromgebiet. Dabei wurde noch dargestellt, welchen prozentualen Anteil die Verschiedenen Wasserstraßen an dem einzelnen Kahntyp haben.[56]

Während Bild 1 und 2 die Bedeutung der einzelnen Kahntypen für die verschiedenen Wasserstraßen bzw. den Gesamtverkehr der

52. Die in diesem Kapitel verwendeten Zahlen sind teils dem Bericht des Märkischen Wasserstraßenbeirates über den Verkehr auf den Märkischen und Mecklenburgischen Wasserstraßen in den Jahren 1927 bis 1931, Potsdam 1933, entnommen, teils vom Verfasser auf Grund dieser Unterlagen errechnet. S. auch Anhang 4.
53. Entnommen dem Bericht Nr. 1, Bl. 1, Tafel 2.
54. Bei 1,50 m Tiefgang.
55. Bei 2,00 m Tiefgang.
56. Siehe auch Anhang 9.

Mark in Bezug auf die Anzahl der Fahrzeuge darstellt, gibt Bild 3 und 4 den gleichen Überblick bezüglich des Frachtenanteils.[57]

Bild 2 läßt deutlich das zahlenmäßige Überwiegen des Finowkahnes, der seinen Namen von dem ältesten Kanal der Mark herleitet, auf den Märkischen Wasserstraßen erkennen. Von insgesamt 52.600 gezählten Fahrzeugen im Jahre 1931 waren 17.884, d. h. rund 34% Finowkähne gegenüber 41% im Jahre 1927. Sein geringer Tiefgang sichert ihm eine vorzügliche Verwendungsmöglichkeit während der Kleinwasserperioden, die im Verkehr nach der Elbe und Oder oft mehrmals im Jahre auftreten. Auf der Oberen Havel und den Mecklenburgischen Seen findet er fast allein Verwendung, da diese Strecken für Schiffe mit größeren Ausmaßen nicht befahrbar sind. Von allen hier verkehrenden Fahrzeugen betrug sein Anteil 1931 97% gegenüber 99% im Jahre 1927. Auf den anderen Zufahrtswegen Berlins ist er wie folgt vertreten:

Tab. 14: Prozentualer Anteil des Finowkahnes am Verkehr auf den einzelnen Wasserstraßen.[58]

Wasserstraße	in % aller Fahrzeuge	
	1927	1931
Obere-Havel	99	97
Untere-Havel	14	16
Havel-Oder	59	42
Havel-Elbe	44	25
Spree-Oder	24	24

Die Verlustquote, die der Finowkahn gegenüber früheren Jahren, namentlich auf der Havel-Oder- und Havel-Elbe-Wasserstraße aufzuweisen hat, ist auf den Ausbau und die Vertiefungen der letztgenannten Wasserläufe zurückzuführen. Anstelle des Finowkahnes sind größere wirtschaftlichere Einheiten getreten.

Wenn er aber trotzdem immer noch einen verhältnismäßig hohen Prozentsatz der auf den Märkischen Wasserstraßen verkehrenden Fahrzeuge für sich beansprucht, so muß eine gewisse Existenzberechtigung für ihn sprechen. Eine Untersuchung über die vom Finowkahn in der Hauptsache beförderten Güterarten und -mengen sowie über die für ihn hauptsächlich in Betracht kommenden Reisewege läßt erkennen, daß er namentlich der Beförderung von Baustoffen, wie Erde, Ton, Kies, Ziegel und Kalk, von Dünger, Zuckerrüben und Abfallstoffen auf relativ kurze Ent-

57. Siehe auch Anhang 10.
58. Bericht Nr. 1, Blatt I, Tafel II, s. auch Anhang 4.

fernungen dient. Seine wichtigsten Verkehrsbeziehungen sind Berlin-Zehdenick 70 km, Berlin-Stettin 180 km, Berlin-Magdeburg 160 km.

Dem Kleinschiffer kommt das geringe Fassungsvermögen insofern zugute, als er die Be- und Entladung ohne kostspielige maschinelle Vorrichtungen selber bewerkstelligen und ein Verholen beim Löschen und Laden infolge größerer Beweglichkeit im Hafenverkehr ohne großes Bedienungspersonal rasch vornehmen kann. Der geringe Tiefgang ermöglicht ferner ein Befahren sonst schwer zugänglicher Liegestellen und der weitverästelten zahlreichen kleineren Wasserstraßen der Mark. Eine besondere Rolle spielt der Finow-Kahn schließlich für den Eilverkehr der Stückgutreedereien, da seine Kahngröße leichter zu komplettieren ist und somit auf dem Frachtenmarkt eher zu einer Ladung kommt als größere Kahntypen.

Nachteilig für den Finowkahn ist allerdings die behördlicherseits vorgeschriebene Bemannung. Er muß neben dem Schiffsführer eine Mindestbesatzung von einem Mann haben. Im Verhältnis zu seiner Ladefähigkeit ist diese Bedienung sehr hoch und es ergeben sich dadurch verhältnismäßig sehr hohe Personalkosten für die Frachteinheit.

Der Anteil des Finowkahnes am Gesamtfrachtraum der Märkischen Wasserstraßen sowie am Frachtraum der einzelnen Hauptwasserstraßen ist aus den Bildern 3 und 4 ersichtlich. Sein Anteil beträgt mit 3,6 Millionen t rund 21%.

Das Betätigungsfeld des Großfinowkahnes ist das gleiche wie beim Finowkahn. Da er trotz einer Tragfähigkeit von 300 t keine höhere Besatzung als der Finowkahn benötigt, ist seine Wirtschaftlichkeit jedoch größer. Deshalb macht sich in der Märkischen Kleinschiffahrt in den letzten Jahren das Bestreben geltend, den Finowkahn durch den Großfinowkahn zu ersetzen. Sein Anteil an der Gesamtsumme der auf den Märkischen und Berliner Wasserstraßen verkehrenden Fahrzeuge ist von 7% im Jahre 1927 auf 10% im Jahre 1931 gestiegen. Eine dominierende Stellung, wie sie der Finowkahn auf der Oberen-Havel aufweist, hat der Großfinowkahn aber, wie die folgende Tabelle zeigt, auf keiner Wasserstraße erreicht.

Tab. 15: Prozentualer Anteil des Großfinowkahnes am Verkehr auf den einzelnen Wasserstraßen.[59]

Wasserstraße	in % aller Fahrzeuge	
	1927	1931
Obere-Havel	1	3
Untere-Havel	2	11
Havel-Oder	8	15
Havel-Elbe	3	15
Spree-Oder	14	7

Der Großfinowkahn ist also auf fast allen Wasserstraßen in den Jahren 1927—1931 weiter vorgedrungen. Lediglich auf der Spree-Oder-Wasserstraße erfolgte ein Verlust auf Kosten noch grösserer Einheiten. Sein Anteil am Gesamtfrachtraum der Märkischen Wasserstraßen beträgt mit 1,2 Millionen t rund 7%.

Der Berlinermasskahn hatte in früheren Jahren eine weit größere Bedeutung als heute. Aber nachdem die Abmessungen der Schleusen und die Fahrwassertiefen den Verkehr mit größeren Einheiten gestatten, ist der Bau dieser Type fast ganz eingestellt worden. Trotzdem ist ihr Anteil am Gesamtverkehr der Märkischen Wasserstraßen immer noch 17% gegenüber 21% im Jahre 1927, dem Frachtraum nach mit 2,8 Millionen t rund 16%. Der Berlinermasskahn findet in der Hauptsache Verwendung für die Beförderung von Kohle und Koks von Schlesien nach Berlin. Deshalb ist sein Hauptbetätigungsfeld auch die Spree-Oder-Wasserstraße (42% aller Fahrzeuge und 43% des Frachtraumes).

Tab. 16: Prozentualer Anteil des Berlinermasskahnes am Verkehr auf den einzelnen Wasserstraßen.[60]

Wasserstraße	in % aller Fahrzeuge	
	1927	1931
Obere-Havel[61]	—	—
Untere-Havel	24	12
Havel-Oder	12	18
Havel-Elbe	30	25
Spree-Oder	29	23

59. Bericht Nr. 1, Bl. 1, Tafel II. S. auch Anhang 4.
60. Bericht Nr. 1, Bl. 1, Tafel II; s. auch Anhang 4.
61. Die Obere-Havel ist mit Kähnen über Großfinowmass wegen ihrer geringen Tauchtiefe nicht befahrbar.

Der Saalemasskahn findet hauptsächlich bei Getreideladungen im Talverkehr von der Saale nach Berlin Verwendung. Ähnlich wie beim Finowkahn sind die Personalkosten pro Frachteinheit sehr hoch, da er bei 400 t Ladefähigkeit auf Grund bestehender Vorschriften als Besatzung 1 Führer und 2 Mann haben muß. Er ist dadurch gegenüber den nächst größeren Kahntypen, für welche dieselbe Besatzung vorgeschrieben ist, benachteiligt.

Tab. 17: Prozentualer Anteil des Saalemasskahnes am Verkehr auf den einzelnen Wasserstraßen.[62]

Wasserstraße	in % aller Fahrzeuge	
	1927	1931
Obere-Havel	—	—
Untere-Havel	10	13
Havel-Oder	5	7
Havel-Elbe	7	14
Spree-Oder	2	7

Der Anteil des Saalemasskahnes am Gesamtfrachtraum der Märkischen Wasserstraßen beträgt etwa 9%.

Ebenso wie der Berlinermasskahn dient der Breslauermasskahn in erster Linie den Kohlen- und Koksverladungen von Ober- und Niederschlesien nach Berlin. Da er 21% aller auf den Märkischen Wasserstraßen verkehrenden Fahrzeuge und etwa 32% des Gesamtfrachtraumes stellt, kann man ihn gegenwärtig immer noch als die Hauptverkehrstype der Berliner und Märkischen Wasserstraßen ansprechen, trotz seiner Einbusse im Berlin-Hamburger Verkehr, der in früheren Jahren sein Hauptbetätigungsgebiet darstellte, aus dem er aber in letzter Zeit durch 650—800 t-Kähne verdrängt wurde.

Tab: 18.
Prozentualer Anteil des Breslauermaßkahnes am Verkehr auf den einzelnen Wasserstraßen.[63]

Wasserstraße	in % aller Fahrzeuge	
	1927	1931
Obere-Havel	—	—
Untere-Havel	35	26
Havel-Oder	13	15
Havel-Elbe	9	11
Spree-Oder	31	32

62. Bericht Nr. 1, Bl. 1, Tafel II; s. auch Anhang 4.
63. Bericht Nr. 1, Bl. 1, Tafel II; s. auch Anhang 4.

Der Plauermasskahn wird nach Fertigstellung des Mittelandkanals wahrscheinlich die Normaltype auf den Wasserstraßen zwischen Rhein und Oder darstellen. Er wird bereits heute bei Verladungen von Massengütern bevorzugt, da er bei nur 3 Mann Besatzung und durchschnittlich 700 t Tragfähigkeit eine hohe Wirtschaftlichkeit aufweist. Mit dem Ausbau der Berliner und angrenzenden Wasserstraßen, mit der Erweiterung der Schleusen und Brücken, trat eine stetige Zunahme dieses Fahrzeuges ein. Waren im Jahre 1927 nur 4% aller auf den Märkischen Wasserstraßen verkehrenden Fahrzeuge Plauermasskähne, so betrug dieser Prozentsatz 1931 bereits 7% und sein Anteil am Gesamtfrachtraum 12%. (gegenüber 6% im Jahre 1927).

Wie sich der Plauermasskahn auf fast allen Berliner und angrenzenden Wasserstraßen im Laufe der letzten Jahre durchsetzen konnte, zeigt die nachstehende Übersicht.

Tab. 19: Prozentualer Anteil des Plauermasskahnes im Verkehr auf den einzelnen Wasserstraßen.[64]

Wasserstraße	in % aller Fahrzeuge	
	1927	1931
Havel-Oder	3	2
Untere-Havel	13	16
Havel-Elbe	6	9
Spree-Oder	—	5
Obere-Havel	—	—

Ebenso wie die Plauermasskähne konnten auch Großplauerkähne in den letzten Jahren ihre Quote am Gesamtverkehr sowie am Gesamtfrachtraum auf den Märkischen Wasserstraßen erhöhen. Der Anteil am Gesamtverkehr stieg von 1% im Jahre 1927 auf 2% im Jahre 1931. (von 52.600 Schiffen insges. waren 1052 Großplauer kähne), am Gesamtfrachtraum von etwa 1,5% auf 3%.

Tab. 20: Prozentualer Anteil des Großplauermasskahnes am Verkehr auf den einzelnen Wasserstraßen.[65]

Wasserstraße	in % aller Fahrzeuge	
	1927	1931
Obere-Havel	—	—
Untere-Havel	2	6
Havel-Oder	—	1
Havel-Elbe	1	1
Spree-Oder	—	2

Schiffe ab 800 t haben aber bereits im Hafengebiet Großberlins mit Schwierigkeiten zu kämpfen. Jn Berlin selbst sind es neben den mannigfachen scharfen Krümmungen der Spree die vielen Brücken mit teilweise geringen Spannweiten und Höhen, welche große Hindernisse darstellen; aber auch auf dem Wege nach Berlin stellen sich ihnen Hemmungen in den Weg, so sind z. B. die zu passierenden Schleusen teilweise nicht lang oder breit genug um größere Schiffe aufnehmen zu können.

Reich und Staat tragen dem ständigen Drängen der Schiffahrtstreibenden und sonstigen interessierten Wirtschaftskörpern in den letzten Jahren Rechnung, indem sie Vorkehrungen getroffen haben bzw. treffen, die Wasserstraßen und Schleusen dem modernen Verkehr anzupassen. Aber die getroffenen Maßnahmen schreiten infolge Kapitalmangels nur sehr langsam vorwärts. Die Stadt Berlin ist ständig bemüht, die Wasserstraßen zu regulieren und die Verkehrsmöglichkeiten zu verbessern. So wurden alte den Bedürfnissen des Verkehrs nicht mehr gewachsene Brücken durch neue, mit größeren Spannweiten versehene, ersetzt. Zu erwähnen wäre hier die 1928 als Ersatz für zwei alte Brücken am Lehrter Bahnhof erbaute Alsenbrücke, ferner die im Zusammenhang mit der Regulierung der Spree-Strecke zwischen Lehrter Bahnhof und Bahnhof Jannowitzbrücke an letzterem 1932 fertiggestellte neue Brücke. Jm Stadtbereich fehlt den Schiffern mangels genügender Arrondierung des Geländes in vielen Fällen die Sichtweite, sodaß es verwunderlich ist, daß auf den Berliner Wasserstraßen verhältnismäßig wenig Havarien eintreten.

Das Reich seinerseits ist in den letzten Jahren an die Erweiterungsbauten der Schleusen herangegangen. So sind in Fürstenberg/Oder und in Groß-Wusterwitz neue Schleusen im Jahre 1929 bzw. 1930 in Betrieb gesetzt, wodurch drei bzw. zwei alte erspart werden. Im Frühjahr 1934 wird ferner das Schiffshebewerk Niederfinow, welches Ersatz für die dort befindlichen vier Schleusentreppen bieten soll, dem Verkehr übergeben werden.

Von den Spezialfahrzeugen auf den Berliner und Märkischen Wasserstraßen sind noch die Tankkähne und vereinzelte mit Kühlanlagen ausgestattete Fahrzeuge zu erwähnen, welche flüssige Naphtaprodukte und Brennstoffe wie Benzin, Benzol, Petroleum, Heizöle u. a. m. bzw. Gefrierfleisch und sonstige Kühlprodukte wie Fische und Geflügel, nach Berlin befördern. Da Tank- und Kühlkäne als Spezialfahrzeuge nur einen sehr begrenzten Verwendungsbereich haben, werden diese Kähne lediglich von den größeren Konzernen ge-

64. Bericht Nr. 1, Bl. 1, Tafel II; s. auch Anhang 4.
65. Bericht Nr. 1, Bl. 1, Tafel II; s. auch Anhang 4.

baut und unterhalten, in Händen der Berufsschiffahrt befinden sich keine. Eigene Kähne hat die DAP, Shell, Olex, Nitag und Derop. Im Bereich der Märkischen Wasserstraßen sind zur Zeit (1933) 15 Tankkähne [66] mit einer Tragfähigkeit von insgesamt 3127 t beheimatet, die sich auf die obengenannten Firmen verteilen. 6 von ihnen sind Motorschiffe.

Die auf den Märkischen Wasserstraßen verkehrenden Schleppdampfer weisen durchschnittlich eine Leistungsfähigkeit von 200 PS auf, die Fracht- und Personenschiffe eine solche von 100—150 PS. Als Antrieb benutzen alle Dampfer Schrauben, das Schaufelsystem (Raddampfer), wie in der Rheinschiffahrt, ist auf den Märkischen Gewässern nicht heimisch, sondern tritt nur ganz vereinzelt auf.

Eine Neuerscheinung für die Berliner Schiffahrt bildet der sogenannte Küstenfahrer. Um eine direkte Verbindung mit dem Auslande, insbesondere mit den nordischen Staaten herzustellen, bemühten sich die Schiffsbautechniker schon seit geraumer Zeit, einen Fahrzeugtyp mit eigenem Antrieb zu schaffen, der nicht nur die Berliner Wasserstraßen befahren, sondern zugleich auch über See gehen konnte. Dieses Fahrzeug mußte einerseits den Strapazen der See gewachsen, andererseits flach genug sein, und nicht zu hohe Aufbauten besitzen, damit die Binnenwasserstraßen ab Stettin nach Berlin passiert werden konnten. Die Skandia-Linie, Reederei-G.m. b.H., Berlin, läßt seit Mai 1931 mehrere diesen Anforderungen gewachsene 200—250 Bruttoregistertonnen-Dieselmotorschiffe zwischen Kopenhagen, Göteborg, Malmö und Berlin direkt verkehren.

Nach der Bauart [67] der Schiffsgefäße unterscheidet man offene und gedeckte Kähne bei allen Kahntypen. Offene Kähne finden

66. Dem Verfasser vom Statistischen Reichsamt mitgeteilt.

67. Seit 1926 besteht eine von dem Germanischen Lloyd herausgegebene Bauvorschrift, die sich auch der Deutsche Transportversicherungsverband, Abt. Binnenschiffahrtsbüro, zu eigen gemacht hat. Der Verband klassifiziert alle die Binnenschiffe, welche auf den Wasserstraßen zwischen Rhein (excl.) und Memel (incl.) beheimatet sind, dem Transport von Güter dienen und deren Klassifikation bei einer der Schiffs-Revisions-Kommissionen des Verbandes von den Besitzern der Fahrzeuge beantragt wird. Die Revisions-Kommissionen stellen Atteste der Klassen I, IB und II aus, die in der Regel ein Jahr Gültigkeit haben, soweit nicht der technische Zustand des Fahrzeuges eine kürzere Ausstellungsfrist notwendig macht.

„Klasse I erhalten gedeckte Fahrzeuge, die in jeder Beziehung so gut sind, daß ohne irgendwelche Bedenken auch höchstwertige Güter damit befördert werden können.

Klasse IB erhalten offene Fahrzeuge, die in jeder Beziehung so gut sind, daß ohne irgendwelche Bedenken Güter damit befördert werden können, die durch Witterungsverhältnisse nicht geschädigt werden können.

Klasse II erhalten offene und gedeckte Fahrzeuge, bei denen die eingetretene Abnutzung bzw. Schwächung einzelner Bauteile das für die Klassen I und IB zulässige Maß überschreitet. Mit Fahrzeugen der Klasse

Verwendung für Güter, die der Witterung ausgesetzt werden können, wie Kies, Sand, Mauersteine, Kohle, Abbrände, Glas u. a. m. Viele offene Kähne sind meistens so eingerichtet, daß sie verdeckt werden können. Der geringere Wert eines offenen Kahnes gegenüber einem gedeckten [68] drückt sich in der Fracht dergestalt aus, daß sie in der Regel beim offenen Kahn geringer ist. Außerdem ist bei Verladung von Leichtgut im offenen Kahn eher die Möglichkeit gegeben, seine Tragfähigkeit auszunutzen. Diese höhere Beladungsmöglichkeit gegenüber gedeckten Fahrzeugen trägt ebenfalls zur niedrigeren Fracht bei.

Im Gegensatz zu früher verwendet man beim Bau der Binnenschiffe immer weniger Holz und mehr Eisen. Trotzdem waren bei der letzten Zählung im Jahre 1928 immer noch 36% [69] aller Fahrzeuge auf den Märkischen und Berliner Wasserstraßen aus Holz.

Tab. 21: Anteil der hölzernen Fahrzeuge im Jahre 1928.[70]

Wasserstraße	in % aller Fahrzeuge
Obere-Havel [71]	60
Havel-Oder	39
Spree-Oder	39
Havel-Elbe	32
Untere-Havel	8

Der Holzbau erklärt sich aus der teilweisen Überalterung der Märkischen Flotte, die aus den beiden nachstehenden Übersichten hervorgeht.

II können Waren befördert werden, welche durch Wasserbeschädigung keine Wertminderung erhalten."

Die Klasse des Kahnes ist Voraussetzung dafür, daß die Ladung versicherungsfähig ist. Sofern dem Kahn das Revisionsattest entzogen ist, wird die Ladung von den Versicherungsgesellschaften nicht mehr versichert.

Näheres siehe „Klassifikationsregister der an den Wasserstraßen zwischen Rhein (excl.) und Memel (incl.) beheimateten Binnenschiffe 1933", herausgegeben vom Deutschen Transportversicherungsverband, Abt. Binnenschiffahrtsbüro, Berlin 1933.

68. Die Kosten der Kähne sind ganz verschieden je nach Baustoff, Festigkeit und Ausstattung. Teubert, W., in „Die Binnenschiffahrt", Leipzig 1932, 2. Aufl., S. 503, gibt beispielsweise die Kosten eines gedeckten stählernen Finowkahnes 1930 mit 35 000—40 000 RM, ohne Deck mit 27 000 RM an.
69. Bericht Nr. 1, Bl. 3, Tafel 4.
70. Bericht Nr. 1, Bl. 3, Tafel 4.
71. Der hohe Anteil der hölzernen Kähne auf der Oberen-Havel ist darauf zurückzuführen, daß sie nur mit Finow- bzw. Großfinowkähnen befahren werden kann und die Finowkähne in der Regel ein Durchschnittsalter von 25—30 Jahren haben.

Tab. 22: Altersaufbau der Frachtschiffe ohne eigene Triebkraft auf den Märkischen Wasserstraßen im Jahre 1932.[72]

Gattung (in t)	unter 1 Jahr	1 bis unter 3 J.	3 bis unter 5 J.	5 bis unter 10 J.	10 b. unter 20 J.	20 b. unter 30 J.	30 bis unter 50 J.	50 und mehr Jahre	ohne Altersangabe
21 – 50	—	—	3	20	13	20	15	—	27
51 – 250	—	8	18	35	117	858	251	9	9
251 – 600	1	43	124	55	64	358	203	9	2
601 – 1000	—	12	25	2	14	52	11	—	—
zusammen	1	63	170	112	208	1288	480	18	38

Tab. 23: Altersaufbau der Frachtschiffe mit eigener Triebkraft einschl. Motorschiffe auf den Märkischen Wasserstraßen im Jahre 1932.

Gattung (in PS)	unter 1 Jahr	1 bis unter 3 J.	3 bis unter 5 J.	5 bis unter 10 J.	10 bis unter 20 J.	20 bis unter 30 J.	30 bis nnter 50 J.	50 und mehr Jahre	ohne Altersangabe
bis 50	—	—	3	11	5	109	9	3	—
51 – 200	—	5	13	8	4	11	19	1	1
201 – 400	—	—	—	—	—	3	1	—	—
zusammen	—	5	16	19	9	123	29	4	1

Die Übersichten zeigen, daß ein hoher Prozentsatz der Märkischen Flotte als veraltet anzusehen ist. Sowohl von den Fahrzeugen mit als auch ohne eigene Triebkraft sind 76% mehr als 20 Jahre alt. Innerhalb der einzelnen Fahrzeugtypen ist der Altersaufbau mitunter noch schlechter. So sind 86% aller 51—250 t-Fahrzeuge ohne eigene Triebkraft über 20 Jahre alt. Der technische Zustand der Flotte verbessert sich mit der Zunahme der Tragfähigkeit. So weisen von den Fahrzeugen von 251—600 t nur noch 66%, bei den Fahrzeugen über 600 t nur noch 54% ein Alter über 20 Jahre auf. Diese Tatsache erklärt sich aus dem Ausbau des Märkischen Wasserstraßennetzes in den letzten Jahrzehnten, der größere, damit wirtschaftlichere Kahntypen als Finowmaßkähne zuließ.

Der Altersaufbau der Frachtschiffe mit eigener Triebkraft ist trotz der zunehmenden Motorisierung in den letzten Jahren noch

72. Die Übersichten (Tab. 22/23) wurden dem Verfasser vom Statistischen Reichsamt zur Verfügung gestellt.

weitaus schlechter. Von den Fahrzeugen bis 50 PS sind 86%, von 50—200 PS 53%, mehr als 20 Jahre alt. Die vier auf den Märkischen Wasserstraßen beheimateten Schiffe mit eigener Triebkraft über 200 PS sind ausschließlich über 20 Jahre alt.

cc) Zusammenfassung.

Zusammenfassend hinsichtlich der Fahrzeugarten auf den Berliner und Märkischen Wasserstraßen ist zu sagen, daß die Tendenz einer Abnahme der Finowmaßkähne, der Berliner Maßkähne und der Breslauermaßkähne während der letzten Jahre augenscheinlich wird, dagegen eine Zunahme größerer wirtschaftlicherer Kahngrößen festzustellen ist. Die Abmessungen der ersteren waren seinerzeit bedingt durch die verschiedenen Abmessungen der Schleusen und die geringen Fahrwassertiefen von Havel, Spree und angrenzenden Kanälen. Nachdem in den letzten Jahren entsprechend der stetigen Zunahme des Güterverkehrs auf den Berliner Wasserstraßen wasserbautechnisch eine Vervollkommnung des Märkischen Stromsystems von den beteiligten Wirtschaftskreisen angestrebt und zum Teil auch bereits durch den Bau neuer Wasserstraßen und den Ausbau der bereits bestehenden erreicht wurde, waren auch die Voraussetzungen für den Bau größerer wirtschaftlicherer Schiffseinheiten gegeben. Es hat den Anschein, als ob der Großfinowkahn sich im Verkehr auf den weniger tauchtiefen Nebenwasserstraßen des Berliner-Mecklenburgischen Wasserstraßengebietes durchzusetzen beginnt und als Beförderungsmittel kleiner Ladungen auf den Hauptverkehrsstrecken wie

Breslau
Stettin
Hamburg } Berlin
Magdeburg

eine immer größer werdende Rolle spielen wird. Für den Transport größerer Gütermengen werden, soweit es die Tauchtiefen und Schleusenabmessungen zulassen, immer mehr die größten Fahrzeuge von Plauer- und Großplauermaß Verwendung finden. Der Saalemaßkahn dagegen, welcher eine Mittelgröße von allen vorerwähnten Kahntypen darstellt, wird im Eilverkehr der Reedereien immer mehr bevorzugt werden.

Von einem „Regelmaß“ auf den Märkischen Wasserstraßen kann also bisher nicht gesprochen werden. Wenn auch die Schifffahrt aus wasserbautechnischen und betrieblichen Gründen einer Verschiedenheit von Kahntypen bedarf, um allen Verkehrsanforderungen in wirtschaftlicher Weise gerecht zu werden, so muß

sich trotzdem wie auf anderen Gebieten unserer Wirtschaft, so auch im Schiffsbau, eine Vereinheitlichung, zum mindesten eine Verringerung der Typen durchführen lassen. Ohne Zweifel würde dies zur Verbilligung der Herstellung und des Betriebes führen. Daß ein solches planmäßiges Vorgehen auch in der Binnenschiffahrt geboten erscheint, geht aus den Arbeiten des Zentral-Vereins für Deutsche Binnenschiffahrt hervor, der zu diesen Zwecken eine technische Kommission eingesetzt hat, welche sich mit der Frage der Vereinheitlichung der Form und Abmessungen der Schiffsgefäße sowie mit der Vereinheitlichung und zweckmäßigsten Gestaltung der Einzelteile und der Ausrüstung der Fahrzeuge befassen soll.[73]

5. Die allgemeinen Schiffahrtsverhältnisse.

Der Durchführung eines regelmäßigen Schiffahrtsbetriebes nach Berlin steht noch in großem Maße die unstete Wasserführung der angrenzenden natürlichen Ströme, von Elbe und Oder, entgegen. Obwohl der Wasserstand des Märkischen Stromsystems als gut beurteilt werden kann, ist die Berliner Schiffahrt jedoch von den Stromverhältnissen der Elbe und Oder abhängig. In den letzten Jahren hat die Versommerung dieser beiden Ströme oft einen Grad erreicht, der einer regelmäßigen Schiffahrtsbeförderung in höchstem Maße entgegenstand. Solange Elbe und Oder nicht reguliert sind, ist auch die Lebensfähigkeit der Berliner Hafenwirtschaft in Frage gestellt. Die folgenden Ausführungen mögen erhellen, welchen ungünstigen Einflüssen die Berliner Wirtschaft durch die schlechte Wasserführung von Elbe und Oder ausgesetzt ist.

Der Wasserstand der Märkischen und Berliner Wasserstraßen kann im Vergleich zu den schwankenden Wasserverhältnissen auf anderen deutschen Stromgebieten als gut und während des ganzen Jahres als ziemlich gleichmäßig angesehen werden. Die vielen Havel-Seen stellen gleichsam ein Reservoir dar, das auf den Wasserstand regulierend wirkt. Hinzu kommt, daß das gesamte Märkische Stromsystem sich fast ausschließlich aus Kanälen und kanalisierten Flüssen zusammensetzt, die die Märkischen Schiffahrtsstraßen stets vollschiffig befahrbar machen, auch in ausgesprochenen niederschlagsfreien Sommerperioden. Die winterlichen Schiffahrtssperren sind nach den Witterungsverhältnissen ganz verschieden. Während die Winter 1926/27 und 1929/30 einen ausgesprochenen milden Charakter hatten und eine Unterbrechung der Schiffahrt nicht notwendig machten, war der Winter 1928/29 äußerst streng

73. Hierüber berichten seit 1932 laufend die „Mitteilungsblätter für die Stromgebiete der Elbe, Oder und Märkischen Wasserstraßen".

und langdauernd. Die Schiffahrt mußte deshalb von Mitte Dezember bis Ende März eingestellt werden. Im Winter 1927/28 waren die Wasserstraßen dagegen nur 5 Wochen, im Winter 1930/31 bis zu 2 Wochen[74] und im Winter 1931/32 bzw. 1932/33 bis zu 4 Wochen[75] für die Schiffahrt gesperrt.

Dagegen beeinflussen die schlechten Wasserstandsverhältnisse der Elbe und Oder den Verkehr der Märkischen und Berliner Wasserstraßen sehr stark.

Um einen Überblick über die traurigen Wasserverhältnisse der Oder zu gewinnen, lassen wir eine Zusammenstellung der Auslastungsmöglichkeit der Fahrzeuge, wie sie sich in den letzten Jahren ergeben hat, folgen.[76]

Tab. 24: Die Ausnutzung der Tragfähigkeit der Schiffsgefäße auf der Oder in den Jahren 1925—1932.

Jahr	mit voller Ladung 1,50 m und mehr	mit 3/4 Ladung 1,38 m 1,28 m 1,18 m	mit 1/2 Ladung 1,08 m 0,98 m	unter 1/2 Ladung 0,88 m u. darunter	behindert durch Eis	behindert durch Hochwasser	Betriebseinstellung i. Sommer	Summe
1925	223	79	36	—	20	7	—	365
1926	292	24	8	—	21	20	—	365
1927	255	68	15	—	23	4	—	365
1928	162	31	44	27	32	—	70	366
1929	120	47	51	61	86	—	—	365
1930	184	54	35	13	—	14	55	365
1931	276	37	17	26	4	5	—	365
1932	137	68	58	100	3	—	—	366

Die Tabelle zeigt, daß die Oder-Schiffahrt in den Jahren 1928, 1929 und 1932 besonders gelitten hat. Im Jahre 1928 fielen von 366 Schiffahrtstage 102 Tage wegen Behinderung durch Eis und Versommerung aus. Im Jahre 1929 mußte die Schiffahrt an 86 Tagen infolge Behinderung durch Eis eingestellt werden, an 61 Tagen war die Ladefähigkeit der Fahrzeuge auf weniger als halbe Ladung beschränkt. Das Jahr 1932 wies eine Kleinwasserperiode auf, wie sie die Oder-Schiffahrt seit Jahrzehnten nicht kennengelernt hat. Im ganzen Jahr konnte nur an 137 Tagen unterhalb Breslau mit voller Ladung gefahren werden. An 100 Tagen

74. Bericht Nr. 1, S. 115.
75. Nach Mitteilung der Speichereibetriebe Groß-Berlins.
76. Entnommen dem Jahresbericht 1932 des Schiffahrts-Vereins zu Breslau E.V., S. 18.

waren nur eine Auslastungsmöglichkeit der Fahrzeuge auf weniger als halbe Ladung möglich. Der niedrige Wasserstand setzte Anfang Juli ein und dauerte das ganze Jahr über hindurch bis in den März 1933 fort. In den Monaten September, Oktober, November, Dezember 1932 und Januar 1933 war die Schiffahrt fast vollkommen lahmgelegt und daher nur eine Ableichterung auf den niedrigsten Wasserstand möglich. Über 250 000 t[77] Güter nach Berlin lagen während jener Zeit in Kähnen fest. Die Festsetzung der Tauchtiefen für die Oder während dieses Zeitabschnittes, beobachtet am Dyherrnfurter Pegel, zeigt das gleiche Bild. Bei einer Normaltauchtiefe von 1,50 m betrug im

Juli	1932	die	durchschnittl.	Tauchtiefe	1,38 m
Aug.	1932	„	„	„	1,10 m
Sept.	„	„	„	„	0,70 m
Okt.	„	„	„	„	0,78 m
Nov.	„	„	„	„	0,80 m
Dez.	„	„	„	„	0,85 m
Jan.	1933	„	„	„	0,88 m[78]

„Zum ersten Mal in der Geschichte der Oder-Schiffahrt sind über 700 Fahrzeuge aus der Versommerung in die Verwinterung gekommen. Unsummen sind verloren gegangen, Unsummen sind eingefroren".[79] [80]

77. Nach Mitteilungen der Speichereibetriebe Groß-Berlins.
78. Ebenda.
79. Jahresbericht 1932 des Schiffahrts-Vereins zu Breslau e.V., S. 19.
80. Zwecks Schaffung von Zuschußwasser hat man im Oberlaufe der Oder große Staubecken errichtet bzw. geplant, durch deren Inhalt der Oderlauf bei Niedrigwasser aufgefüllt werden kann. Während heute die Oder nur von Kosel bis Ransern einwandfrei kanalisiert ist, sodaß zu jeder Jahreszeit hier die Schiffahrt sichergestellt ist, werden sich nach Inbetriebnahme der Staubecken die Wasserverhältnisse auf der freien Oder ebenfalls erträglicher gestalten lassen. Das erste dieser großen Staubecken, das bei Ottmachau etwa 15 km oberhalb von Neisse an der Glatzer Neisse errichtet wurde, ist im Juni 1933 eingeweiht worden. Es hat einen Fassungsraum von 143 Millionen cbm und soll durch Wasserzuschuß dem Schiffer ermöglichen, statt wie bisher vielfach nur eine Reise auf der Oder, mindestens vier durchzuführen, wobei sich außerdem die Nutzlast steigern läßt.

Ein zweites Staubecken wird etwa 15 km nördlich von Gleiwitz bei Sersnow entstehen, ein drittes bei Turata an der Malapane. Weitere Bekken sind an der Weistritz bei Domanze und an der Ruda bei Ratibor in Aussicht genommen. Vgl. auch Kugler, Art. „Montanindustrie" im Berliner Tageblatt, 14. 1. 1934.

Eine ebenso schlechte Wasserführung wie die Oder weist auch die Elbe auf.[81] Auf weniger als halbe Ladung war die Ladefähigkeit der Elbefahrzeuge gesunken:[82]

„im Jahre 1921 bei 246 Schiffahrtstagen an 151 Tagen
„ „ 1928 „ 349 „ „ 181 „
„ „ 1929 „ 293 „ „ 151 „
„ „ 1930 „ 365 „ „ 139 „ “.

Diese Hemmungen der Verkehrsleistung sowie die hierdurch entstehende Frachtverteuerung infolge der Niedrigwasserzuschläge führten dazu, daß eine Reihe von Berliner Firmen auf den Elbwassertransport überhaupt verzichteten und ihre Wasserbezüge ausschließlich über Stettin geleitet haben.

Welche Schäden die Berliner Wirtschaft durch den Niedrigwasserstand der Elbe erlitten hat, zeigen einige Beispiele.[83]

Die Gasbetriebsgesellschaft A.G. Berlin teilte der Berliner Industrie- und Handelskammer mit, daß ihr infolge der zahlreichen Schiffahrtsstockungen auf der Elbe durch Zahlung der dadurch bedingten Kleinwasserzuschläge oder durch Bewilligung von Frachtzuschlägen bei Umleitung der Seedampfer über Stettin und Weitertransport der Kohle auf dem Hohenzollern-Kanal an Mehrkosten entstanden:

1928	24 000 RM	für rund	50 000 t
1929	84 000 RM	„ „	94 000 t
1930	10 000 RM	„ „	26 500 t

Die Berliner Städtischen Elektrizitätswerke hatten folgende Mehrausgaben, um ein rechtzeitiges Eintreffen der Kähne mit Kohlenladungen möglich zu machen:

1928	Kleinwasserzuschläge über Hamburg	3183,84 RM
	Frachtzuschläge über Stettin	2831,50 RM
1929	Kleinwasserzuschläge über Hamburg	20 270,23 RM
	Frachtzuschläge über Stettin	43 100,59 RM

Die Steatit-Magnesia-A.G. schreibt, „sie habe bereits seit mehreren Jahren die Elbeschiffahrt nicht mehr in Anspruch genommen, da sie bei früheren Gelegenheiten wiederholt die Unsicherheit im

81. Die als Folge der mangelhaften Wasserverhältnisse der Elbe sich ergebenden Nachteile und Schäden für den gesamten mitteldeutschen Wirtschaftsbezirk behandelt in eingehender Weise die vom Elbebund herausgegebene Denkschrift „Die wirtschaftliche Bedeutung der Niedrigwasserregulierung der Elbe“, Magdeburg 1933.
82. Denkschrift, a. a. O., S. 68.
83. Denkschrift a. a. O., S. 44; Mitteilungsblätter der Industrie- und Handelskammer zu Berlin, Jg. 1932, S. 27 ff.

Elbeverkehr in unangenehmer Weise erfahren mußte. Teilweise wurden die vereinbarten Frachtraten durch das Absinken des Elbwasserstandes ganz erheblich erhöht, teilweise ergaben sich auch große Schwierigkeiten in Bezug auf die Lieferzeiten, weil die Ware wegen des niedrigen Wasserstandes nicht mehr weitertransportiert werden konnte. Diese Unsicherheit habe sie veranlaßt, auf Transporte über die Elbe vollkommen zu verzichten".

Von sachverständiger Seite wurde berechnet, daß das, was Handel und Industrie infolge der fehlenden Niedrigwasserregulierung im Jahre 1929 an Frachten auf Elbe und Havel durch Kleinwasserzuschläge und die erzwungene Umladung auf die Bahn mehr zu zahlen hatten gegenüber dem Normaljahr 1927, ungefähr den Betrag von 15 Millionen RM ausmachte.[84]

84. Denkschrift, a. a. O., S. 59.

II. Die Organisation der Berliner Häfen.

1. Die Unternehmungsform.

a) Grundsätzliches.

Die Art und Weise der Bewirtschaftung eines Hafens ist von entscheidender Bedeutung für seine Frequenz und damit für die Rentabilität des in ihm investierten hohen Kapitals. Da die Voraussetzungen hierfür in jedem Hafen je nach Lage, Schiffs- und Güterart und Verkehrsrichtung verschieden sind, haben sich auch im Laufe der Zeit verschiedene Bewirtschaftungsformen herausgebildet,[1] die teils entwicklungsgeschichtlich bedingt, teils aus Erwägungen verwaltungstechnischer Rationalisierung entstanden sind.

Namentlich die durch den Krieg und die Nachkriegszeit eingetretene wirtschaftliche Gestaltung hat dieses Problem der bestmöglichen Bewirtschaftung aufgerollt und neue Formen der Verwaltung gebracht. Die Geldknappheit der Kommunen, welche die Hauptträger des Binnenhafenwesens in Deutschland sind und das Verlangen nach besserer Einträglichkeit waren oft Ausgangspunkte, welche zur Loslösung der Betriebsanlagen von der staatlichen oder kommunalen Verwaltung und zur Bildung beweglicherer Bewirtschaftungsformen geführt haben. Man bemängelte das Fehlen kaufmännischer Betriebsführung in den Verwaltungen und die Unkenntnis bestehender Handels-, Verkehrs- und Speditionsbeziehungen. Eine bessere Ausnutzung der Speicher, Schuppen, Kais und Krane sollte herbeigeführt werden, wozu die kommunale Verwaltung, teils aus Mangel an geeigneten Kräften, teils wegen ihres bürokratischen Aufbaus, nicht in der Lage zu sein schien. Auch die Schwerfälligkeit in den Vorschriften und Verordnungen sollte leichter gelöst werden.

Im folgenden soll daher die Geeignetheit der für Hafenbetriebe möglichen Unternehmungsformen, d. h.

1. Näheres bei Lohmeyer, „Über Hafenverwaltungen im In- und Auslande", in „Jahrbuch der Hafenbautechnischen Gesellschaft", 12. Bd., Berlin 1930/31 und von demselben Verfasser „Aufgaben und Organisationsformen der öffentlichen Unternehmung im Gebiete der Hafenwirtschaft", in den „Schriften des Vereins für Sozialpolitik", Bd. 176, München 1931, außerdem in den Abhandlungen von Bartsch, „Die verkehrsgeographische Struktur und Organisation der Binnenhäfen", in „Wasserstraßenjahrbuch", München 1924, S. 158 ff. und „Die Vergesellschaftung der Binnenhäfen" in Jahrbuch der Hafenbautechnischen Gesellschaft", 9. Bd., Berlin 1926.

1. die privatwirtschaftliche,
2. die öffentlich-rechtliche,
3. die gemischt-wirtschaftliche

untersucht werden.

Da ein dem allgemeinen Verkehr zugänglicher Hafen in der Regel eine Monopolstellung einnimmt und seine Benutzer in vielen Fällen auf ihn angewiesen sind, ist es wenig ratsam, ihn der privaten Bewirtschaftung zu überlassen. Es bestände die Gefahr, daß sich ein Monopol bildet und dadurch die Hafenanlagen den Interessen einzelner, zum Nachteil anderer Benutzer, dienstbar gemacht werden. Ferner ist zu berücksichtigen, daß die öffentliche Unternehmung, hinter welcher der Staat bzw. die Stadt mit ihrer Kapitalkraft steht, in den meisten Fällen weit eher über die genügenden Kapitalien verfügt, welche für den Ausbau und die Unterhaltung leistungsfähiger Hafenanlagen notwendig sind. Andererseits ist nicht zu verkennen, daß der Staat oder die Kommune wie jede Behörde infolge ihres bürokratischen Aufbaues in ihrer Beweglichkeit stark eingeengt ist. Sie wird Strukturwandlungen der Wirtschaft, Saison- und Konjunkturschwankungen gegenüber unelastischer sein, als ein privates Unternehmen, welches in der Führung beweglicher und unabhängiger ist.

Diese Mängel der öffentlich-rechtlichen Behördenorganisation kann man vermeiden, indem man den Hafenbetrieb in eine besondere Gesellschaft einbringt, deren Anteile sich ganz oder nur zum Teil in Händen von Staat oder Kommune befinden. Mit der Führung der Unternehmung werden Kaufleute betraut, wodurch nicht nur das Prinzip des wirtschaftlichen Arbeitens in den Vordergrund tritt, sondern zugleich auch eine bessere Anpassung an die Bedürfnisse der Wirtschaft erreicht wird. Andererseits können, da Staat oder Kommune beteiligt sind, öffentliche Interessen mehr gewahrt und volkswirtschaftliche Gesichtspunkte besser in den Vordergrund gestellt werden, als bei einem reinen Privatunternehmen.

Um zu entscheiden, welche von den möglichen Unternehmungsformen die zweckmäßigste für einen Hafenbetrieb ist, müssen wir den Hafenanlagen i. e. S.[2] die Umschlags- und Lagerungseinrichtungen gegenüberstellen.

Für die Hafenanlagen i. e. S. kann nur die öffentliche Wirtschaft in Frage kommen, weil an der Benutzung dieser Einrichtungen und an der Vermeidung einer Monopolstellung privater Unternehmungen ein öffentliches Interesse besteht und nur der Staat bzw. die Kommune über die notwendigen Kapitalien verfügt, die

2. Unter Hafenanlagen i. e. S. verstehen wir die Hafenbecken nebst Anlegestellen.

zum Ausbau und für die Unterhaltung notwendig sind. Zudem wird sich eine private Unternehmung für derartige Zwecke kaum finden, da sich eine Rentabilität aus diesen Anlagen niemals erzielen lassen wird, solange die Benutzungsgebühren für die Schiffahrt tragbar sein sollen. Es handelt sich außerdem bei den Hafenanlagen i. e. S. lediglich um ihre Verwaltung, Ausbau und Unterhaltung. Kurzfristige Maßnahmen, eine elastische Anpassung an Wandlungen der Wirtschaft sind nicht notwendig.

Im engen Zusammenhang mit den Hafenanlagen stehen aber die Lagerungs- und Umschlagseinrichtungen. Diese Anlagen können unter Beachtung der Wirtschaftlichkeit betrieben werden und sind meistens auch rentabel. Aber „die öffentlichen Umschlagsbetriebe sind, so tüchtig sie auch in einzelnen Fällen geleitet sein mögen, doch wegen der sie belastenden und beengenden Vorschriften zu schwerfällig, als daß sie sich fortwährenden Schwankungen in der Frachten-, Verlade- und Lagereikonjunktur so leicht und rasch anpassen könnten wie Privatbetriebe".[3] Deshalb wäre die in der Regel für sie angebrachte Bewirtschaftungsweise die privatwirtschaftliche Unternehmung. Denn sie gewährleistet in höherem Maße freiere Beweglichkeit und Achtung des wirtschaftlichen Prinzips.

Nun wird aber die öffentliche Hand, welche die meist unrentablen Hafenanlagen trägt, ein Interesse daran haben, die auf der Grundlage des Hafens entstehenden rentablen Betriebe mit zu übernehmen, d. h. ihre Kosten aus den Hafenanlagen selbst durch die Erträgnisse des Lagerhauses und der Umschlagseinrichtungen herabzusetzen. Deshalb übernimmt sie die Umschlags- und Lagerungseinrichtungen in eigene Regie und verwaltet sie im Rahmen einer reinen Behördenorganisation ohne jegliche Beteiligung der Privatwirtschaft, so z. B. bei den städtischen Häfen Frankfurt a. M., Köln und Breslau.

Um aber auch der Privatwirtschaft Gelegenheit zu geben, an der Verwaltung mitzuwirken, ihre Erfahrungen dem Unternehmen zur Verfügung zu stellen, ihre Wünsche zum Ausdruck zu bringen und ihr Interesse an der Förderung des Hafenverkehrs zu heben, m. a. W., um eine möglichst rasche Anpassung an die Bedürfnisse der Wirtschaft zu erreichen, erhält sie oftmals in „Hafenbeiräten" beratende Stimme (wie in Hamburg und Altona) oder wirkt sie selbst in „Deputationen", denen die Hafenverwaltung unterstellt wird, an der Leitung der Häfen mit (wie in Bremen und Lübeck). In anderen Fällen, so bei den Häfen Duisburg-Ruhrort und Wanne-Herne, wo Staat und Gemeinde bzw. zwei Städte in Form der A.G. eine

3. Bartsch, „Die Vergesellschaftung der Binnenhäfen" in „Jahrbuch der Hafenbautechnischen Gesellschaft", 9. Bd., Hamburg 1926, S. 30.

Hafengemeinschaft gegründet haben, nimmt die Privatwirtschaft durch ihre Vertretung im Aufsichtsrat an der Verwaltung teil.

Eine in Deutschland sehr häufig anzutreffende Unternehmungsform ist so beschaffen, daß lediglich das Umschlags- und Lagereigeschäft einer besonderen Gesellschaft übertragen wird, deren Anteile sich entweder ganz oder nur teilweise in der Hand der öffentlichen Körperschaft befinden.[4]

Zusammenfassend kann gesagt werden, daß die öffentliche wie auch die private Unternehmung für die Bewirtschaftung der Umschlags- und Lagerungseinrichtungen eines Hafens ihre Vor- und Nachteile aufzuweisen haben; für die Bewirtschaftung der Hafenanlagen i. e. S. selbst jedoch nur die öffentliche Wirtschaft in Frage kommt. Aber die Tendenz geht dahin, zwar eine enge Verbundenheit zwischen Staat und Gemeinde auf der einen Seite und der Privatwirtschaft auf der anderen Seite sicherzustellen, jedoch unter immer stärker werdender Einflußnahme von Staat oder Gemeinde auf die Bewirtschaftung der Häfen, und in diesen Fällen entscheiden letzten Endes wie auch in der Privatwirtschaft die der Wirtschaftsführung zugrundeliegende Idee und ihre persönlichen Träger über Erfolg.

b) Die Berliner Verhältnisse.

Im folgenden soll nun kurz darauf eingegangen werden, in welcher Weise die Bewirtschaftung der Berliner Häfen erfolgt. Da ist besonders auf den „Behala"-Vertrag aus dem Jahre 1923, durch welchen die bis dahin öffentlichen Häfen in eine gemischtwirtschaftliche Unternehmung eingebracht wurden und die Gründe seiner Annullierung im Jahre 1933 einzugehen.

Bis zum Jahre 1923 wurden die Groß-Berliner Häfen von den einzelnen Gemeinden im Rahmen einer reinen Behördenorganisation betrieben. An den älteren Häfen und Ladestraßen herrschte Jahrzehnte hindurch völlige Arbeitsfreiheit. Die Leistung der Stadt beschränkte sich nur darauf, die Bedienung der Krane in den Häfen und an den Ladestraßen durch eigene Arbeiter vornehmen zu lassen, alle übrigen Arbeiten mußten von den Interessenten bzw. ihren Arbeitern selbst erledigt werden. Lediglich im Humboldt-Hafen und

4. Voll in der Hand der öffentlichen Körperschaft befinden sich z. B. die Gesellschaftsanteile der Magdeburger Hafen- und Lagerhaus A.G. und der Berliner Hafen- und Lagerhaus A.G. Die Privatwirtschaft ist bei diesen Unternehmungen im Aufsichtsrat vertreten.

Gemischtwirtschaftliche Hafenbetriebsgesellschaften sind z. B. die „Rhenania" Wormser Lagerhaus- und Speditions A.G. und ehemals die Berliner Hafen- und Lagerhaus A.G.

der dort errichteten Lagerhalle standen außer der Bedienung der Krane auch andere städtische Hilfskräfte für die Erledigung der Arbeiten zur Verfügung. Als im Jahre 1913 der Osthafen eröffnet wurde, machten dessen großdimensionierte Anlagen eine straffere Verwaltung notwendig. Die Stadt führte hier deshalb die Umschlags- und Lagerarbeiten selbst aus. Die Kommune beging aber den großen Fehler, daß sie es versäumte, Einfluß auf jene Wirtschaftskreise zu nehmen, die am ehesten dazu berufen waren, zu einer erhöhten Benutzung der Hafenanlagen beizutragen, nämlich Schiffahrt und Spedition. Kaufmännische Aquisitionsarbeit unterblieb ganz. Die Kreise des auswärtigen Handels und der Spedition hätten dazu bewogen werden sollen, ihre Güter in Berlin zu lagern. Mit einer sachgemäßen, ordentlichen Verwaltung allein war eine Hebung des seit 1907 ständig im Sinken begriffenen Güterverkehrs zu Wasser nicht zu erreichen.

War der Rückgang des Berliner Güterverkehrs schon unmittelbar vor Kriegsausbruch gegenüber dem im Jahre 1906 erreichten Höchststand ein überaus beträchtlicher, so sind in den Kriegs- und Inflationsjahren die Verkehrsziffern noch weiter zurückgegangen. So hatte Berlin im Jahre 1913 eine Gesamtgütereinfuhr auf dem Schienen- und Wasserwege von 12,5 Millionen t und eine Ausfuhr von 3,5 Mill. t. Im Jahre 1921 betrug die Einfuhr 9,2 Millionen t und die Ausfuhr 3 Millionen t. Die Mindereinfuhr von 3,3 Millionen t trifft zu $^2/_3$ die Binnenschiffahrt; diese war im Jahre 1913 an der Einfuhr mit 3,7 Millionen t beteiligt, im Jahre 1921 dagegen nur mit 1,5 Millionen t.[5] Diesem Verkehrsrückgang stand aber ein Überangebot von Umschlags- und Lagerungseinrichtungen gegenüber; denn mittlerweile war auch neben dem Osthafen der Westhafen fertiggestellt worden.

Es wird allgemein der Grundsatz vertreten, daß Hafenanlagen nicht ausgenutzt werden sollen, um Gewinne zu erzielen, sondern daß der Nutzen einzig und allein in der allgemeinen Belebung des Handels und der Industrie, der Stadt bzw. des Staates liegen soll. Aber es wird andererseits verlangt, daß sich Hafenbetriebe selbst erhalten. Bei den Berliner Häfen war das nicht der Fall. Der Osthafen arbeitete vom Jahre seiner Eröffnung bis 1921 mit einem Defizit von rund 4 Mill. RM.[6] Es wurde errechnet, daß sich die im Jahre 1921 eingelagerte Menge von 72 000 t um ein Vielfaches erhöhen müßte, wenn eine Rentabilität erreicht werden sollte.[7] Dabei war noch zu

5. S. auch Anhang 5.
6. Denkschrift über „Die Rentabilisierung der Berliner Häfen", S. 4, hrsg. von der Stadt Berlin, o. J.
7. Denkschrift, a. a. O., S. 7.

beachten, daß 80% der Güter in der Hauptsache kommunales Mehl und andere der Kommunalwirtschaft unterliegende Waren waren. Diese Menge wäre nach Aufhebung der Zwangswirtschaft zum größten Teil wieder den Privatspeichern zugeführt worden.[8]

In Hinsicht auf das Betriebsergebnis des Osthafens war nicht daran zu denken, den Westhafen, der die Größenverhältnisse des Osthafens weit übertraf, auch nur einigermaßen wirtschaftlich auszugestalten. Hinzu kam, daß durch die Schaffung der Einheitsgemeinde Groß-Berlin im Jahre 1920 die Vororte Charlottenburg, Spandau, Neukölln, Tegel mit ihren bis dahin selbstverwalteten Hafenanlagen die Situation erheblich verschärften.

Ferner hatte das Privatunternehmertum in der Vorkriegszeit dem dringenden Bedürfnis nach Lagerraum durch die Errichtung von 16 Speichern mit Wasseranschluß und einer Aufnahmefähigkeit von 100 000 t[9] abgeholfen, die eine empfindliche Konkurrenz der städtischen Anlagen darstellten.

Wenn Berlin unter diesen Umständen seine Hafenbetriebe wenigstens einigermaßen wirtschaftlich ausgestalten wollte, mußte in erster Linie eine Frequenzsteigerung seines Wasserverkehrs angestrebt werden. Zur Lösung dieser Aufgabe wurde die kommunale Bewirtschaftungsweise aber für zu schwerfällig gehalten und nachdem die Verkehrsdeputation der Bildung einer gemischtwirtschaftlichen Unternehmung für die Bewirtschaftung der Berliner Häfen grundsätzlich zustimmte, verhandelte die Stadt mit den verschiedensten Interessenten, die sich bereit erklärten, an der Bewirtschaftung der Hafenbetriebe teilzunehmen.[10] Die beiden Firmen Schenker & Co. in Berlin und Karl F. Busch & Co. G.m.b.H. gaben die günstigsten Angebote ab. Ihre Beteiligung wurde deshalb an der zu gründenden „Berliner Hafen- und Lagerhaus A.G." in Berlin, der die Betriebsführung der Berliner Häfen ab 1. März 1923 (mit der Eröffnung des Westhafens) anvertraut war, sichergestellt.[11] An dieser Gesellschaft waren die Stadt Berlin nur mit 25%, die Speditionsfirma Schenker & Co. Berlin mit 50% und die Waggonfabrik Gebr. Busch mit 25% des Aktienkapitals beteiligt.

Bei der Überlassung der gesamten Berliner Hafenanlagen an das Konsortium hatte die Stadt Berlin zwei verschiedene Wege eingeschlagen. Der Osthafen, Westhafen, Spandauer Hafen, Neuköll-

8. Ebenda, S. 8.
9. Krause, a. a. O., S. 22.
10. 50. Vorlage für die Stadtverordnetenversammlung der Stadt Berlin, betr. die Verpachtung der Berliner Häfen, 1922.
11. Näheres siehe „Gründungsgeschichte der Berliner Hafen- und Lagerhaus A.G.", Berlin 1932.

ner Hafen, Tegeler Hafen und Urban-Hafen waren durch einen Erbbauvertrag bis zum 31. Dezember 1972 der „Behala" übergeben worden. Sämtliche Ladestraßen, zu ihnen ist auch der Nordhafen, Schöneberger Hafen und Humboldt-Hafen gerechnet worden, waren dagegen bis zum 31. Dezember 1952 an die Gesellschaft verpachtet worden. Dabei hatte die Stadt noch die Verpflichtung auf sich genommen, für die Unterhaltung der Kaimauern und Uferbefestigungen, sowie für die ihr laut Vertrag mit dem Stromfiskus vorgeschriebene Sohlentiefe zu sorgen, wofür sie zwar die Liegegebühren und Ufergelder einziehen konnte, die aber nicht im entferntesten die Aufwendungen für obengenannte Instandsetsetzungsarbeiten deckten.[12]

Als Gegenleistung für den Erbbauvertrag zahlte die „Behala" 1,5 Mill. Papiermark und den Lohnaufwand von 2 Millionen Arbeitsstunden (dieser Aufwand wurde s. Zt. noch zur Fertigstellung des Westhafens gebraucht), berechnet nach dem Durchschnittslohn eines ungelernten Arbeiters.[13]

Als Gegenleistung für den Pachtvertrag brauchte die „Behala" lediglich die Ladestraßen und die darauf befindlichen Bauten und Anlagen nebst Zubehör und das Pflaster in einem ordnungsmäßigen und betriebsfähigen Zustande während der Dauer des Pachtvertrages erhalten und ebenso zurückgeben.

Wegen der Vormachtstellung der privaten Gesellschafter und der langen Zeitspanne, für welche die Stadt Berlin ihre Häfen in Erbbau gegeben hatte, war dieser Vertrag seit seinem Abschluß heftiger Kritik seitens Presse und Wirtschaft ausgesetzt und hat er die Öffentlichkeit nicht eher zur Ruhe kommen lassen, bis es der Stadt Berlin im Juli 1933 gelang, durch Rückerwerb der Aktien die Häfen wieder in städtischen Besitz zu bringen.

Der Wert und die Wichtigkeit eines Hafens liegen in dem wirtschafts- und verkehrspolitischen Einfluß, den er der Stadt verleiht und in den allgemeinen Einnahmen, die er der Stadt durch Vermehrung und Stärkung der im Stadtgebiet angesiedelten Industrie, durch Schaffung von Arbeitsgelegenheiten, Hebung der Einwohnerzahl und der Steuerkraft zuführt. Daher ist bei der Beurteilung des von der Stadt Berlin im Jahre 1923 eingeschlagenen Weges zu-

12. Nähere Einzelheiten des „Behala"-Vertrages bringt Schüning, Karl, in „Die Organisation der Berliner Häfen", Diss. Jena 1930.
13. Der Berliner Börsen-Courier Nr. 229 vom 18. 5. 1933 gibt den Gegenwert der einmaligen Abfindung, in Goldmark umgerechnet, auf 368 000 RM an. Die laufenden Einnahmen der Stadt Berlin sollen in den Jahren 1926 bis 1931 nur 317 445 RM ausgemacht haben.

nächst entscheidend, inwieweit die erhoffte Frequenzsteigerung eingetreten ist. Hinsichtlich dieses Punktes ist eine Verkehrszunahme, soweit sie nicht in den letzten Jahren durch die allgemeine Wirtschaftsschrumpfung illusorisch gemacht worden ist, zu verzeichnen.

Tab. 25.

Der Gütereingang der Berliner Häfen in den Jahren 1924—1932.[14]

Jahr	Westhafen	Osthafen	Spandau	Ladestraßen[15]
1924	233.384 t	306.660 t	8.416 t	546.444 t
1925	358.299	419.611	23.528	672.463
1926	438.949	403.223	39.477	654.285
1927	712.205	539.826	39.210	1.205.914
1928	1.034.467	680.354	52.138	1.488.365
1929	1.060.267	648.972	178.944	1.661.336
1930	881.061	548.705	194.461	1.215.081
1931	820.987	415.804	99.878	886.496
1932	793.144	307.287	107.694	808.861

Andererseits wäre die Frage zu prüfen, ob und inwieweit die Stadt Berlin ihre und damit die öffentlichen Interessen in rechtlicher und wirtschaftlicher Beziehung beim „Behala"-Vertrag gewahrt hatte. Die Tatsache, daß Berlin bei der Übertragung der Häfen in Erbpacht eine derart lange Zeitspanne vorsah, kam wirtschaftlich gesehen, fast einer Eigentumsübertragung gleich, und damit war in rechtlicher und wirtschaftlicher Beziehung die Wahrung der öffentlichen Interessen nicht mehr in vollem Umfange möglich.

Außerdem konnte die Abfertigung in den Häfen das Wettbewerbsverhältnis von Reeder, Spediteur und Kleinschiffer, namentlich zu Ungunsten des letzteren, beeinflussen. Die großen Binnenschiffahrts- und Reederei-Unternehmungen können sich Benachteiligungen entziehen, indem sie sich auf eigene Kosten Landanlagen, Lagerhäuser sowie Umschlagseinrichtungen schaffen und tun dies auch, weil sie außerordentliche Vorteile davon haben.[16]

14. Entnommen den Jahresberichten 1924—1932 der „Behala".
15. Unter „Ladestraßen" ist auch der Gütereingang der nicht aufgezählten Häfen registriert.
16. Der Schiffahrtsverkehr von der Elbe und Oder nach Berlin erfolgt nach Kleinwasserperioden oft stoßweise, was eine Verzögerung bei der Abfertigung an den Lösch- und Ladestellen mit sich bringt. Diejenigen Unternehmen, welche über eigene Lösch- und Ladeplätze verfügen, können die Ent- und Beladung sofort vornehmen, ohne erst auf die Zuweisung solcher lange warten zu müssen. Sie sparen damit Zeit und Kosten und können ihren Schiffspark besser ausnutzen.

In der Binnenschiffahrt zwischen Elbe und Oder überwiegen aber weitaus die Kleinschiffer, sowie viele kleine und mittlere Reederei- und Speditionsbetriebe ohne eigene Ladestellen und Speicher. Sie sind auf die in fremder, privater oder öffentlicher Hand befindlichen Einrichtungen angewiesen. Nun gibt es in Groß-Berlin zwar eine große Zahl privater Anlegestellen und Speicher am Wasser. Aber die meisten von ihnen besitzen weder neuzeitliche Umschlagseinrichtungen noch Bahnanschluß.

Deshalb ist es begreiflich, daß namentlich seitens der Berliner Speditions- und Schiffahrtskreise gegen die Vormachtstellung von Schenker in der Berliner Hafenwirtschaft Sturm gelaufen wurde.

Wenn oben gesagt wurde, daß auch die Kleinschiffahrt ein Interesse an dem öffentlichen Charakter der Berliner Häfen hatte, so darf dabei allerdings nicht vergessen werden, daß nur ein Teil der Einzelschiffer von solchen Anlagen Vorteile hat. Denn der weitaus größte Teil von ihnen fährt für Reedereien oder Spediteure, welche auch den angenommenen Fremdraum, z. B. die Fahrzeuge der Kleinschiffahrt an ihren Anlagen abfertigen. Wo Kleinschiffer für industrielle Unternehmungen fahren, löschen und laden sie meist an deren Anlagen. Immerhin wurde auch von Vertretern der Kleinschiffahrt bekundet, daß sie auf das Vorhandensein öffentlicher Lösch- und Ladeanlagen entscheidenden Wert legen und bei dem Nichtbestehen solcher Einrichtungen die Gefahr der Zurücksetzung befürchten.

Alle diese Umstände drängten dazu, die Berliner Häfen wieder in städtischen Besitz zu überführen. Durch Vermittlung der Reichsbahn gelang es dann auch der Stadt Berlin im Juli 1933[17] durch Rückerwerb der Aktien von der Firma Schenker und der Firma Busch das hundertprozentige Verfügungsrecht über ihre Häfen zu erhalten. Der Rückerwerb der Aktien vollzog sich ohne irgendwelche Baraufwendungen. Die Stadt verzichtete auf die Rückzahlung eines der Reichsbahn gewährten Darlehns von 1,2 Millionen Reichsmark. Gleichzeitig räumte sie der Reichsbahn das Eigentum an einigen für die Untergrundbahnverbindung zwischen Anhalter- Potsdamer Bahnhof notwendigen Grundstücken ein und gestattete ferner die Untertunnelung dieser Strecke.

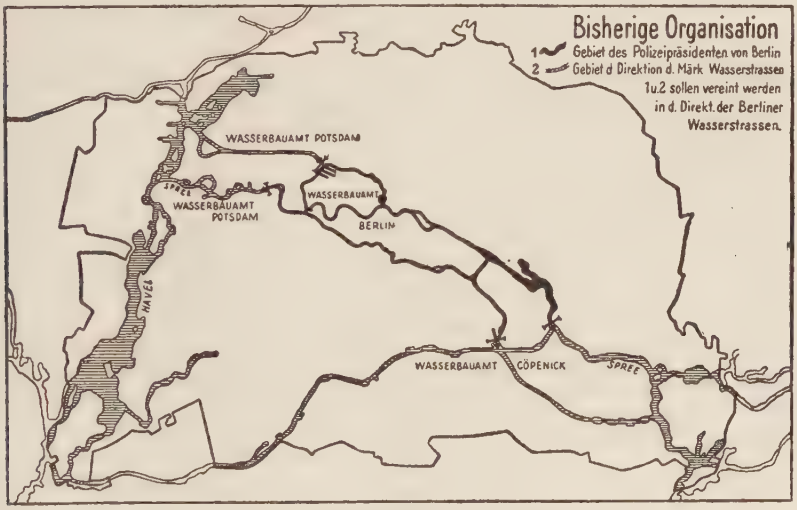
17. Völkischer Beobachter, Berliner Ausgabe, vom 4., 5. und 9. 7. 1933.

2. Die Behördenaufsicht.

a) Die gegenwärtige Organisation.

Das Berliner Hafengebiet untersteht z. Zt. zwei völlig getrennten Verwaltungen. Für die Berliner Wasserstraßen von der Charlottenburger-Schleuse und von Plötzensee im Westen bis oberhalb der Treptower Eisenbahnbrücke im Osten ist der Berliner Polizeipräsident bzw. das ihm unterstellte Wasserbauamt Berlin zuständig. Die Außenbezirke im Westen, Osten, Norden und Süden gehören zur Zuständigkeit der dem Regierungspräsidenten von Potsdam unterstellten Direktion der Märkischen Wasserstraßen bzw. der ihr unterstellten Wasserbauämter Potsdam und Köpenick.[18]

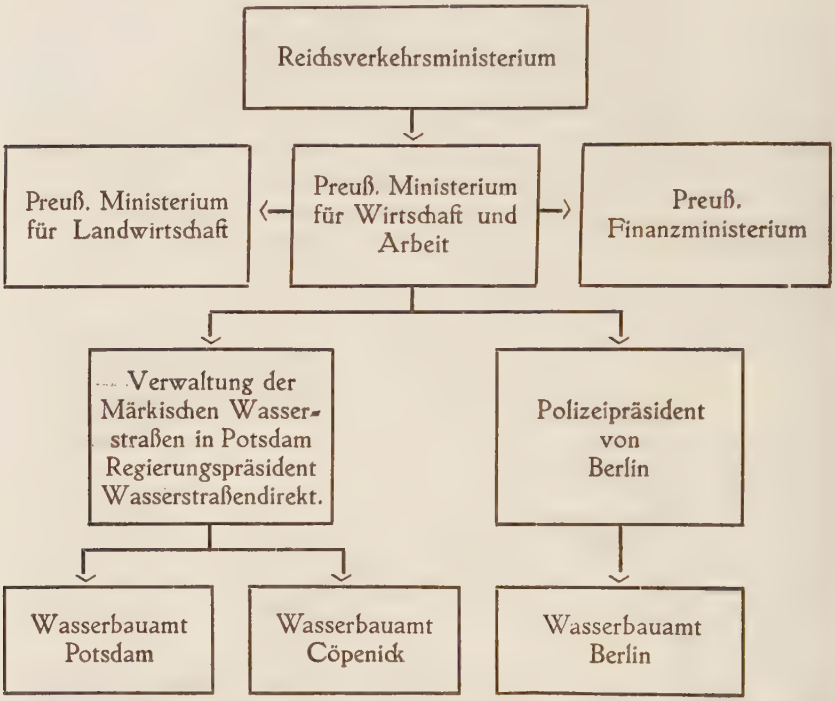
Wasserstraßen im Stadtbezirk Berlin.



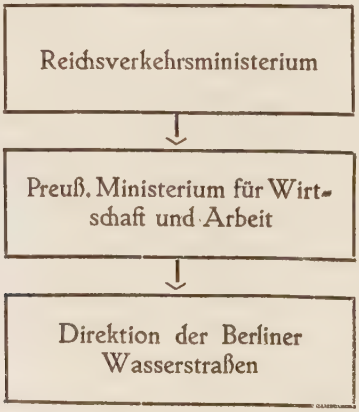
Diese Verwaltung der einheitlichen Wasserstraßen Groß-Berlins durch zwei Mittelbehörden und drei Unterbehörden bringt eine große Kompliziertheit der gesamten Rechtsverhältnisse mit sich, zumal die Organisation der Verwaltung und die Abgaben in den beiden Bezirken nicht übereinstimmen. Unter den Abgaben spielen in erster Linie die Ufer- und Liegegelder eine Rolle, die der Tarifhoheit des Staates unterliegen, und je nachdem, wie sich die Eigentumsverhältnisse an der betreffenden öffentlichen Liegestelle gestalten, zum Teil in die Staats- bzw. in die Stadtkasse fließen. Diese Liege-

18. Vgl. die nebenstehenden Übersichten.

Jetzige Organisation der für die Wasserstraßen Berlins zuständigen Behörden.



Vorschlag für die zukünftige Organisation.



gelder sind für die Benutzung der öffentlichen Liegestellen von den Schiffern zu entrichten und sind für das Berliner Gebiet, welches dem Polizeipräsidenten untersteht, einheitlich, während die Bezirke, die den Wasserbauämtern Potsdam und Köpenick unterstehen (Tegel, Spandau, Oberspree), ferner das ganze Teltow-Kanalgebiet die verschiedensten voneinander abweichenden Liegegeldtarife aufweisen.

Außerdem ist der bisherige Instanzenzug höchst umständlich. Eine Dienstsache, die vom Ministerium entschieden werden muß, durchläuft einen langen Weg durch die verschiedenen Dienststellen. Wenn die Angelegenheit die örtliche Zuständigkeit des Polizeipräsidenten zu Berlin oder der Direktion der Märkischen Wasserstraßen überschreitet, muß erst eine Einigung zwischen diesen beiden Behörden erzielt werden, ehe sie an die obere Instanz weitergeleitet werden kann.

b) Reformbestrebungen.

Alle diese Umstände drängen dazu, diesen Zustand der Zersplitterung zu beseitigen und für die Berliner Wasserstraßen eine einheitliche Verwaltungsorganisation zu schaffen. Aus diesem Grunde wird von der Berliner Handelskammer angestrebt, eine Behörde zu errichten, deren Beamte das Polizeipräsidium und die Wasserbauämter Potsdam und Köpenick stellen, und deren Hauptaufgabe die Förderung und Regelung des Schiffsverkehrs sein soll. Diese Behörde soll direkt dem Ministerium für Wirtschaft und Arbeit, das allein für alle die Berliner Wasserstraßen angehenden Fragen zuständig ist, unterstellt werden.[19]

Eine derartige Vereinheitlichung und Vereinfachung wird für die mit den Wasserstraßen und der Schiffahrt zusammenhängenden Wirtschaftskreise von bedeutendem Vorteil sein, denn sie werden sich nur noch an eine Behörde zu wenden haben. Da die Hauptaufgaben dieser zu bildenden „Direktion der Berliner Wasserstraßen" auf dem Gebiete des Verkehrs liegen, ist ferner gedacht, dieser Behörde als beratende Körperschaft einen Ausschuß anzugliedern, in welchem die verschiedensten Interessenten: die Stadt Berlin, die Teltow-Kanal A.G., die Schiffahrt, die verladende Wirtschaft sowie der Wassersport vertreten sein sollen.[20]

19. Siehe auch die Übersichten, S. 55/56.
20. Aktenmaterial der Industrie- und Handelskammer zu Berlin betr. „Vorschlag zur Neuorganisation der Berliner Wasserstraßen".

III. Die Struktur des Berliner Schriftverkehrs.

1. Der Schiffsgüterverkehr.

Untersuchungsgegenstand des folgenden Kapitels ist die Darstellung des Umfanges des Berliner Schiffsgüterverkehrs, die Art, wie er sich im Empfangs-, Umschlags-, Versand- und Lokalverkehr nach Gütergruppen und Arten gliedert. Dabei ist, um über die Bedeutung des Schiffsgüterverkehrs für eine reibungslose Abwicklung der Güterzu- und -abfuhr Berlins im klaren zu sein, auf eine vergleichende Gegenüberstellung mit den per Bahn an- und abtransportierten Mengen nicht verzichtet worden. Bei der Behandlung der Kohle, als das mengenmäßig wichtigste Empfangsgut der Reichshauptstadt, damit aber das begehrteste von Eisenbahn und Binnenschiffahrt, ist ferner die Frachtenlage der einzelnen Reviere untersucht worden, da alle über günstige Wasserverbindungen mit Berlin verfügen.

a) Allgemeines.

Der Verkehr auf den Berliner Wasserstraßen hat sich bis zum Jahre 1906[1] entsprechend der Bevölkerungszunahme, der Agglomeration der Industrien und der Entwicklung des Berliner Handels immer mehr ausgedehnt. Der Schiffsgütereingang beträgt in diesem Jahre 7,4 Mill. t. Seitdem setzt dann ein katastrophaler Rückgang im Wasserverkehr ein, der 1917 ein Minimum von 1,1 Mill. t erreicht. Neben den uns bereits aus vorhergehenden Kapiteln bekannten Ursachen hängt diese rückläufige Bewegung vor allen Dingen mit dem während des Krieges und in den ersten Nachkriegsjahren fast vollständigen Brachliegen der Bautätigkeit zusammen, da neben den Brennstoffen die Baustoffe das Hauptverkehrsgut der Berliner Wasserstraßen darstellen. Überdies tat die Tarifpolitik der Reichsbahn in den Nachkriegsjahren der Binnenschiffahrt immer mehr Abbruch.

Deutlich ist in der Binnenschiffahrtsstatistik der Wandel in der Bewirtschaftungsform der Berliner Häfen und die Inbetriebnahme des modernsten aller Häfen, des Westhafens, zu erkennen. Im Güterempfang tritt eine Zunahme von 1,8 Mill. t im Jahre 1923 auf 4,3 Mill. t im Jahre 1924 ein. Diese Aufwärtsbewegung hält dann bis zum Jahre 1929 an, wo der Güterempfang Berlins per Schiff

1. S. auch Anhang 5.

mit 8,7 Mill. t einen Umfang erreicht, wie ihn die Berliner Hafenwirtschaft bis dahin nie aufzuweisen vermochte. Die letzten Jahre stehen wieder im Zeichen einer fortschreitenden Rückwärtsbewegung im Güterverkehr der Berliner Häfen.

Während 1929 rund 33 Prozent des Berliner Güterverkehrs[2] auf die Binnenschiffahrt entfallen, sind es 1932 nur rund 30 Prozent.

Tab. 26: Der Berliner Durchgangsverkehr in den Jahren 1927—1931.[3]

Jahr	gesamter Durchgang in t
1927	983 655
1928	789 817
1929	825 401
1930	718 130
1931	553 840

Über die Zufuhrrichtungen gibt die nachfolgende Übersicht Anhaltspunkte. Es ist zu beachten, daß sie nicht nur den Berliner Verkehr, sondern auch den der Märkischen Wasserstraßen erfaßt.

Tab. 27: Der Gesamtverkehr auf den Märkischen und Berliner Wasserstraßen nach Anteilen in den Jahren 1927 bis 1931.[4]

Art des Verkehrs.	1927	1928	1929	1930	1931
1. Gesamtverkehr	100	100	100	100	100
2. Binnenverkehr	36	42	44	36	24
3. nach den Märkischen und Berliner Wasserstraßen von Westen,	20	18	16	21	26
4. aus d. Märk. u. Berl. Wasserstr. nach Westen,	5	5	4	7	8
5. nach den Märk. u. Berl. Wasserstraßen von Osten	27	26	27	25	28
6. aus den Märk. u. Berl. Wasserstraßen nach Osten	5	4	3	4	4
7. Durchgangsverkehr Richtung West-Ost	4	3	3	3	5
8. Durchgangsverkehr Richtung Ost-West	3	2	3	4	5

2. Eisenbahn- und Schiffsgüterempfang und Versand.
3. Bericht Nr. 2, S. 125.
4. Die Tabelle ist auf Grund von Ermittlungen des Statistischen Reichsamtes aufgestellt worden und im Bericht Nr. 1, Tafel I, Bl. 1 veröffentlicht.

Die Zufuhr von Osten nach den Märkischen und Berliner Wasserstraßen ist größer als diejenige von Westen, im Ausfuhrverkehr ist eine stetige Steigerung in der Westrichtung wahrzunehmen. Im Durchgangsverkehr halten sich beide Richtungen fast die Waage.

Die ungeheuren Gütermengen, die Berlin als Wohnsitz von mehr als 4 Millionen Einwohner und als Standort einer bedeutenden Veredelungsindustrie benötigt, lassen sich in zwei Hauptgruppen teilen: Es sind einmal Rohstoffe und sonstige Güter, die seine Industrie und die übrigen Wirtschaftszweige benötigen, das andere Mal Konsumgüter der Bevölkerung. Alle diese Güter werden nur zu einem geringen Teil im Weichbilde der Stadt selbst produziert, vielmehr überwiegend auf den verschiedensten Transportwegen eingeführt.

Die nachstehende Tabelle gibt zunächst eine Übersicht über die Zusammensetzung des Güterverkehrs zu Wasser nach Hauptgütergruppen gegliedert.

Tab. 28: Berlins Schiffsgüterempfang und -versand nach einigen Hauptgütergruppen 1931.[5]

Hauptgütergruppen	Empfang		Versand	
	t	v. H.	t	v. H.
Stein- und Braunkohlen	2 183 951	42,3	9 296	1,7
Baumaterialien	1 337 072	26,0	82 558	14,8
Nahrungs- und Genußmittel	585 753	11,4	172 377	30,9
Industrieerzeugnisse	432 667	8,4	144 938	26,0
Rohstoffe	124 916	2,4	35 456	6,4
Holz	82 350	1,6	349	—
Düngemittel	4 478	0,1	5 478	0,9
sonstige Güter	406 023	7,8	108 165	19,3
	5 157 210	100	558 617	100

In dem unterschiedlichen Anteil der einzelnen Güterarten am Empfang und Versand, wie ihn die Übersicht zeigt, kommt die Struktur des Berliner Wasserverkehrs deutlich zum Ausdruck. Über $^2/_5$ des Empfanges entfällt auf Brennstoffe, mehr als $^1/_4$ auf Baumaterialien. Beide Gruppen umfassen also mehr als $^2/_3$ des Einganges per Schiff. An dem Rest sind noch vor allem Lebensmittel mit 11,4 v. H. und Industrieerzeugnisse mit 8,4 v. H. beteiligt.

5. Zusammengestellt nach der Deutschen Reichsstatistik, Bd. 428, S. 112 ff.

b) Berlin als Empfangshafen.

aa) Die Zufuhr von Rohstoffen, Halb- und Fertigfabrikaten.

Ein Teil der in Berlin ankommenden Güter findet sowohl in der Produktion als auch in der Konsumtion Verwendung. Da aber in den amtlichen Statistiken eine Trennung nach diesen Gesichtspunkten nicht stattfindet, ist eine Erfassung der lediglich den Industriewerken per Bahn oder Schiff zugeführten Gütermengen nur teilweise möglich. Dies gilt auch für die Steinkohle, die sowohl für industrielle Zwecke als auch als Hausbrand Verwendung findet.

Tab. 29: Der Steinkohlenempfang Groß-Berlins in den Jahren 1924—1932.[6]

Jahr	Schiff t	Bahn t	Zusammen t
1924	1 321 102	1 802 228	3 123 330
1925	1 865 457	1 690 131	3 555 588
1930	2 397 794	1 863 140	4 260 934
1931	2 091 271	1 857 160	3 948 431
1932	1 503 006	1 886 747	3 389 753

Berlin ist der Kampfplatz für Kohle dreier verschiedener Herkunftsgebiete. Als Hauptversorger kommen in Frage: England, Westfalen und Oberschlesien. Über den Anteil dieser drei Hauptversorgungsgebiete am Berliner Kohlenmarkt in den Jahren 1930—1932 gibt Tabelle 30 Auskunft.

Tab. 30: Der Steinkohlenempfang Groß-Berlins 1930—32[7] in t.

Herkunft	1930		1931		1932	
	Bahn	Schiff	Bahn	Schiff	Bahn	Schiff
England	11.115	703.272	12.652	398.870	4.575	221.634
Westfalen	962.054	406.176	920.326	515.117	917.167	586.471
Deutsch-Oberschles.	773.735	1056.972	817.283	979.847	784.303	573.977
Niederschlesien	117.236	231.374	107.225	197.437	174.124	96.246
Sachsen	4.323	1.522	5.772	512	6.457	—

6. Zusammengestellt nach den Monatsberichten des Reichskohlenkommissars und der Reichsbahndirektion, Berlin.
7. Zusammengestellt nach den Monatsberichten des Reichskohlenkommissars und der Reichsbahndirektion, Berlin.

Der Absatz der englischen Kohle, der in den Jahren vor dem Kriege einen gewaltigen Aufschwung aufzuweisen hatte — der Anteil stieg von 11 Prozent im Jahre 1900 auf über 42 Prozent im Jahre 1906[8] — ist nur auf 6,3 Prozent im Jahre 1932 gesunken. Dieser Rückgang ist auf die Maßnahmen des Reichskohlenkommissars zurückzuführen, der englische Kohle auf besonderen Antrag des Verbrauchers nur dann zuläßt, wenn wirtschaftliche und technische Erfordernisse es notwendig erscheinen lassen. Im Jahre 1932 wurden allein 488 178 t weniger auf den Berliner Markt gebracht als 1930. Da die englische Kohle mit 98% fast ausschließlich auf dem Wasserwege nach Berlin transportiert wird, teils über Hamburg, teils über Stettin, hat namentlich die mitteldeutsche Kleinschiffahrt das größte Interesse an ihrer Erhaltung für den Berliner Markt. Die Beschäftigungslosigkeit der Märkischen Kleinschiffer ist nicht zum geringen Teil auf den Ausfall der englischen Kohlenzufuhr nach Berlin zurückzuführen.

Maßgebend für den Beförderungsweg der Kohlen aus England und ebenfalls aus dem Ruhrgebiet nach Berlin ist der Wasserstand der deutschen Binnenwasserstraßen. Bei einem normalen Wasserstand der Elbe, welcher normale Binnenwasserfrachten zuläßt, ist der Weg über Hamburg der gegebenste und natürlichste. Nur in den Fällen, wo die Elbe Kleinwasser trägt und die Kleinwasserzuschläge zur Erhebung kommen, die Oder aber vollschiffig ist, wurde in früheren Jahren die Route über die Oder (Stettin) genommen. Eine eventuelle Differenz der Seefracht England-Stettin gegenüber England-Hamburg wurde durch die niedrigere Binnenwasserfracht Stettin-Berlin ausgeglichen. Seltener waren die Fälle, wo bei gleichen Tauchtiefen der Elbe und Oder die Kohle aus England und dem Ruhrgebiet über die Oder Beförderung fand. Dies trat z. B. dann ein, wenn ein in England disponibel werdender Dampfer vorzugsweise Rückladung nach der Ostsee suchte. Die Reederei war in solchen Fällen hinsichtlich der Seefracht zu einem Entgegenkommen bereit.

In den letzten Jahren sind die Kohlen aus England und dem Ruhrgebiet für Berlin aber immer mehr nach Stettin abgewandert, und sie nehmen heute diesen Weg fast ausnahmslos. Der Kohlenhandel hat sich ganz auf Stettin eingestellt, weil der Wasserstand auf der Oder, soweit es die zu wählende Strecke Berlin-Hohensaaten (Mündung des Hohenzollern-Kanals) betrifft, zuverlässiger ist und Stettin außerdem bessere Rückfrachtverhältnisse aufweist als Hamburg. Die Beförderung über die Oder bietet dem Kaufmann eine

8. Goeths, a. a. O., S. 146.

sicherere Kalkulationsgrundlage als der Elbetransport mit seinen stets schwankenden Kleinwasserzuschlägen.

Im Mai 1933 stellte sich bei dem Umschlag der englischen Kohle in Hamburg auf Elbkähne die Gesamtfracht bis Berlin auf durchschnittlich RM. 7,80 pro t, bei der Verladung bis Stettin über den Hohenzollern-Kanal auf nur RM. 6,95.

I. Über Hamburg:

Seefracht Ostküste England-Hamburg	RM. 3,20
Umschlag in Hamburg	RM. 0,90
Elbfracht Hamburg-Berlin	RM. 3,50
Versicherung	RM. 0,20
	RM. 7,80

II. Über Stettin:

Seefracht Ostküste England-Stettin	RM. 3,95
Umschlag in Stettin	RM. 0,80
Oderfracht bis Berlin	RM. 2,00
Versicherung	RM. 0,20
	RM. 6,95

Die englische Kohle vermag also trotz des weiteren Weges billiger auf dem Wasserwege nach Berlin zu gelangen als die Ruhrkohle und oberschlesische Kohle.[9] [10]

Neben England sind Westfalen und Oberschlesien Hauptversorgungsgebiete Berlins mit Kohle. 1900 lieferte Oberschlesien 1,76 Mill.,[11] d. h. 62% des Gesamtverbrauches an Steinkohlen. Auf Westfalen entfielen nur 288 000 t, das sind nur 10%. Das Übergewicht Oberschlesiens auf dem Berliner Kohlenmarkt trat damals klar zutage. In den Nachkriegsjahren trat dann eine Wendung zu Gunsten Westfalens ein. Der Versand oberschlesischer Kohle nach

9. Siehe S. 66 und S. 68.

10. Leichte Gewinnung und günstige Standortbedingungen der englischen Reviere (Newcastle, Wales, Lancashire liegen dicht am Meer), die keine Eisenbahnfrachten notwendig machen, ferner die Verfrachtung von England bis zur deutschen Küste in 6000—8000 t-Dampfer bedingen die günstige Fracht und somit die niedrigen Verkaufspreise auf dem Berliner Markt (s. auch Anhang). Hinzu kommt, daß das Vorhandensein der wertvollen Anthrazitkohle günstige Absatzverhältnisse gegenüber anderen Ländern schafft.

11. Die Zahlen für das Jahr 1900 sind den Akten der Berliner Industrie- und Handelskammer betr. „Berlin und der Mittellandkanal" entnommen.

Berlin hat sich seit 1900 nicht wesentlich zu heben vermocht; 1932 betrug er sogar 409 000 t weniger gegenüber 1900. Der Absatz Westfalens dagegen konnte sich von 288 000 t im Jahre 1900 auf 1,5 Mill. t im Jahre 1932, also auf das Fünffache, vergrößern. Der Stillstand Oberschlesiens im Versand nach Berlin fällt umso schwerer ins Gewicht, als sich der Gesamtverbrauch Groß-Berlins in den Jahren 1900—1930 auf das Doppelte erhöht hat. Aus diesem Mehrverbrauch hat Oberschlesien keinen Vorteil zu ziehen vermocht. Während Oberschlesiens Anteil in der Belieferung des Berliner Kohlenmarktes von 62% im Jahre 1900 auf 40% im Jahre 1932 gesunken ist, stieg der Westfalens in derselben Zeitspanne von 10% auf 44%.[12]

Seit den Nachkriegsjahren vermochte Oberschlesien oft mehr als die Hälfte seiner Kohlen nach Berlin auf dem Wasserwege zu befördern. Im Jahre 1930 betrug dieser Anteil 58%, 1931 54%, und 1932 42%. Der Anteil der per Binnenschiff von Westfalen nach Berlin beförderten Kohlenmenge stieg während dieser Zeitabschnitte von 29% im Jahre 1930 auf 39% im Jahre 1932. Das bedeutet, daß Oberschlesien auch hinsichtlich seines Wasserabsatzes gegenüber Westfalen ins Hintertreffen geriet. So ist es zu verstehen, daß die oberschlesische Wirtschaft mit großer Sorge der Vollendung des Mittelland-Kanals entgegensieht,[13] der Berlin fast geradlinig mit dem rheinisch-westfälischen Industriebezirk verbinden wird. Da zahlreiche Hütten und Zechen im Ruhrgebiet teils unmittelbar am Wasser liegen, teils eigenen Gleisanschluß zum Wasser besitzen, wird die Verladung ohne Zweifel billiger als bisher von statten gehen. Der mehrmalige Umschlag fällt fort, die Beladung kann in 900—1000 t-Kähnen von statten gehen, wohingegen von der Oder höchstens 750 t-Kähne Berlin erreichen können. Ferner fällt für den Berliner Kohlenhandel der große Unsicherheitsfaktor der sehr unstetigen Wasserführung der Oder fort. Ein heftiger Gewitterregen oder sommerliche Dürre behindern die Schiffahrt sofort. Auch im Winter sind die Schiffahrtsverhältnisse des Odergebietes ungünstiger als im übrigen Deutschland.

12. Einer der Hauptgründe für diesen Wechsel in den Anteilen ist der in den letzten Jahren stetig zunehmende Anteil des Zechenkokses für die Speisung der Berliner Zentralheizungen. Der in Berlin selbst anfallende Gaskoks reicht bei weitem nicht zur Deckung des Bedarfs aus und da Oberschlesien keine brauchbare Kokskohle zu liefern vermag, die Westfalens jedoch vorzüglich hierzu geeignet ist, mußte die oberschlesische Kohle zwangsläufig eine Einbuße auf dem Berliner Markt erleiden. Nach den Monatsberichten des Reichskohlenkommissars und der Reichsbahndirektion Berlin kamen 1932 75% aller Kokszufuhren aus Westfalen, nur 15% aus Oberschlesien.

13. Vgl. Art „Mittellandkanal und Oberschlesien", o. V., in der Deutschen Schiffahrtszeitschrift „Hansa" vom 15. 7. 1933, S. 958.

Inwieweit eine tatsächliche Verschiebung in den Wettbewerbsverhältnissen zwischen Schlesien und der westfälischen Steinkohlen- und Koksindustrie mit Fertigstellung des Mittellandkanals eintreten wird, läßt sich schwer mutmaßen. Eine Reihe von Faktoren werden hier mitsprechen, einmal die Höhe der Abgaben, welche die Kanalverwaltung dereinst für die Befahrung des Kanals erheben wird, ferner die Tarife, welche die Reichsbahn ihrerseits für die Kohlentransporte aus dem Ruhrgebiet nach Berlin erstellen wird, wenn die Konkurrenz der Kanalschiffahrt wirklich vorliegt.

Als Wasserweg benutzt die oberschlesische Kohle die Oder und, von ihr abzweigend, den Oder-Spree bzw. Hohenzollern-Kanal. Ob die Kohle ihren Weg durch diesen oder jenen Kanal nimmt, hängt davon ab, ob sie nach „Berlin-oberhalb" oder „-unterhalb" bestimmt ist. Grenze dieser beiden Teile ist die Mühlendammschleuse im Zentrum der Stadt. Die nach „Berlin-oberhalb" adressierten Kohlenkähne nehmen stets mit ganz seltenen Ausnahmen ihren Weg über den Oder-Spree-Kanal, während die nach „Berlin-unterhalb" adressierten Kohlenkähne[14] den Weg über den Hohenzollern-Kanal wählen. Den sich ergebenden Zeitverlust von einem Tag bei dem längeren Weg über den Hohenzollern-Kanal nehmen die Schiffer gern mit in Kauf, da sich die Fahrt durch den Hohenzollern-Kanal billiger stellt. Einmal sind die Schlepplöhne durch den Oder-Spree-Kanal höher als diejenigen des Hohenzollern-Kanals, zum anderen fallen die Abgaben für eine Schleuse fort. Während der Schiffer nach „Berlin-unterhalb" 5 abgabenpflichtige Schleusen zu passieren hat,[15] sind es durch den Hohenzollern-Kanal nur 4 Schleusen.[16]

Verteuernd auf die Frachtkosten wirkt der Umstand, daß die Kohle in Kosel von der Bahn in den Kahn umgeschlagen werden muß, da der Klodnitz-Kanal, der das oberschlesische Kohlenrevier mit der Oder verbindet, wirtschaftlich unbrauchbar ist.[17]

14. Zu „Berlin-unterhalb" gehören u. a. der Westhafen, die Berliner Vororte Charlottenburg, Siemensstadt, Tegel, Spandau, Oranienburg, Potsdam.
15. Fürstenberg, Kersdorf, Fürstenwalde, Wernsdorf, Berlin-Mühlendamm.
16. Hohensaaten, Niederfinow, Lehnitz, Berlin-Plötzensee.
17. Der Klodnitz-Kanal ist nur mit 100—150 t-Schiffen befahrbar und besitzt außerdem 18 Schleusen. Die beteiligten Wirtschaftskreise waren deshalb schon lange bemüht, eine frachtgünstigere Verbindung zwischen Kosel und dem Industrierevier um Gleiwitz, Hindenburg und Beuthen zu erreichen. Die Regierung unter Adolf Hitler hat im September 1933 auf Anregung des Reichsverkehrsministers dem Plan der Schaffung eines neuen „oberschlesischen Kanals" einstimmig zugestimmt, sodaß die Bauarbeiten sofort begonnen werden konnten. Der neue Kanal wird an dem heutigen Endpunkt der Oderschiffahrt, dem Hafen Kosel, von der Oder abzweigen und in der Nähe von Gleiwitz mit einem Endhafen enden. Der Kanal soll zunächst für 750 t-Fahrzeuge ausgebaut werden, jedoch soll eine Erweiterungsmöglichkeit für 1000 t-Fahrzeuge vorgesehen werden. Die Länge

Die Frachtkosten Beuthen-Berlin im gebrochenen Verkehr betrugen im Mai 1933 (per t):

Vorfracht Beuthen-Kosel-Hafen	RM. 2,85
Umschlag in Kahn	RM. 0,24
Versicherung	RM. 0,06
Fracht Kosel-Berlin	RM. 5,40
Gesamtfracht	RM. 8,55

Demgegenüber gestalteten sich die reinen Bahnfrachten wie folgt:

a) Nach dem sog. Rummelsburger Mindestmengentarif (AT 6 B 44) für Bezüge der Berliner Gas-, Wasser- und Elektrizitätswerke in Großraumgüterwagen, der im August 1932 herabgesetzt wurde, für die Strecke Beuthen-Berlin RM. 9,20 per t.[18]

b) Für diejenigen Kohlenempfänger, die den AT 6 B 44 nicht für sich in Anspruch nehmen können, beträgt die Fracht Beuthen-Berlin nach dem Notstandstarif 6 B 22 vom 16. 12. 1931 RM. 10,30 per t.[19]

c) Nach dem allgemeinen Ausnahmetarif AT 6 B 1 RM. 11,80 per t.

Für die Beförderung der Ruhrkohle nach Berlin stehen drei Zufahrtswege zur Verfügung: der reine Bahntransport, der reine Wassertransport und der gebrochene Verkehr. Wie oben dargestellt wurde, überwiegt der reine Bahntransport. Seine Frachtkosten betragen für die Strecke Gelsenkirchen-Berlin:

a) nach dem allgemeinen Ausnahmetarif AT 6 B 1 RM. 11,80 per t,

b) nach dem Mindestmengentarif AT 6 B 44 RM. 9,10 per t.

Der reine Wassertransport führt über Emden bzw. Rotterdam-Hamburg elbaufwärts bis Berlin, oder aber über Stettin die Oder aufwärts. Die Tendenz der letzten Jahre geht aus schon erwähnten Gründen dahin, Ruhrkohle nach Berlin immer mehr über Stettin zu verfrachten.

des Kanals soll bei 7 Schleusen 40 km betragen. Die Baukosten werden auf 41 Mill. RM. geschätzt bei einer Bauzeit von 4—5 Jahren. Vgl. Völkischer Beobachter, Berliner Ausgabe vom 26. 9. 1933.

18. Nach diesem ermäßigten Ausnahmetarif für Steinkohlen, der auch Westfalen und Niederschlesien zugute kommt, fordert jedoch die Reichsbahn die Verpflichtung seitens des Empfängers, eine Mindestmenge von 800.000 t pro Jahr bei gleichmäßiger Verteilung auf die einzelnen Monate abzurufen. Wird diese Garantiemenge nicht erreicht, so verlangt die Bahn eine nachträgliche Entschädigung.

19. Dieser Tarif bestimmt, daß die Kohlen im Berliner Empfangsgebiet verbleiben müssen.

Ein Vergleich der Schleusendurchgänge bei Brandenburg und Lehnitz (Hohenzollern-Kanal) in den Jahren 1930—1932 zeigt, daß Hamburgs Anteil an den Verschiffungen westfälischer Kohle und Koks nach Berlin zu Gunsten Stettins im Jahre 1932 stark gesunken ist.

Tab. 31: Schleusendurchgänge westfälischer Kohle.[20]

Jahr	Brandenburg	Lehnitz
1930	266 730 t	139 446 t
1931	335 063 t	180 054 t
1932	197 583 t	398 888 t

Im Jahre 1933 hat sich diese Entwicklung zu Ungunsten Hamburgs weiter erheblich verschärft. In den ersten 5 Monaten 1933 ist der gesamte Hamburger Kohlentransport nach Berlin auf 76 000 t gegenüber 206 000 t in der gleichen Vorjahrszeit zurückgeschnellt, die Ruhrkohlentransporte machten nur noch 9000 t gegenüber 87 000 t in den ersten 5 Monaten 1933 aus.[21] Dagegen ist die Stettiner Kohlen- und Kokseinfuhr im ersten Halbjahr 1933 auf 535 000 t heraufgeschnellt und lag damit doppelt so hoch wie im ersten Halbjahr 1932 (247 000 t).[22]

Als Folge dieser Zurückdrängung Hamburgs als Kohlenumschlagsplatz für den Berliner Markt wird „eine gerechte Aufteilung der Kohlentransporte zwischen Hamburg und Stettin in Form einer Kontingentierung auf paritätischer Grundlage“ [23] von Hamburger Kreisen gefordert. Inwieweit diese Forderung gerechtfertigt erscheint, kann vom Verfasser an dieser Stelle nicht untersucht werden. Es muß aber darauf hingewiesen werden, daß Stettins Rückgrat im See- und Binnenwasserverkehr einst die gewaltigen Erztransporte in die Tschechoslovakei und nach Polnisch-Oberschlesien, sowie die großen Kohlentransporte von Polnisch-Oberschlesien bildeten, welche fast ausnahmslos über Gdingen abgewandert sind.[24]

20. Zusammengestellt nach den Monatsberichten des Reichskohlenkommissars und der Reichsbahndirektion Berlin.
21. Art. „Kampf um Kohlen“, o. V., in „Deutsche Schiffer-Zeitung“ Nr. 440 vom 1. 11. 1933.
22. Ebenda.
23. Schulz-Kiesow, „Hamburg und Stettin im Berliner Kohlengeschäft“. Für eine paritätische Aufteilung der Transporte auf beide Seehäfen in „Deutsche Verkehrs-Nachrichten“ vom 20. 10. 1933.
24. Lange gibt in seinem Art. „Die volkswirtschaftliche Bedeutung der Provinz Pommern“, veröffentlicht in der Sonderbeilage des Berliner Tagesblattes „Pommern und seine Wirtschaft“ vom 3. 12. 1933 die seewärtige

Die Frachtlage vom Ruhrgebiet nach Berlin gestaltete sich im Mai 1933 folgendermaßen (per t):

I. Reiner Wasserversand:

Über Hamburg

	via Emden	via Rotterdam
Fracht Ruhrzeche-Kanalhafen, Umschlag in Rheinkahn	RM. 0,63	RM. 0,81
Binnenschiffsfracht nach Emden bzw. Rotterdam	RM. 1,90	RM. 1,70
Umschlag in Seedampfer	RM. 0,50	RM. 0,42
Seefracht Emden- bzw. Rotterdam-Hamburg incl. Trimmen	RM. 2,25	RM. 2,60
Umschlag von Seeschiff in Elbkahn	RM. 0,50	RM. 0,50
Elbfracht bis Berlin	RM. 3,00	RM. 3,00
Transportversicherung	RM. 0,05	RM. 0,05
	RM. 8,83	RM. 9,08

Über Stettin

	via Emden	via Rotterdam
Fracht Ruhrzeche-Kanalhafen, Umschlag in Rheinkahn	RM. 0,63	RM. 0,81
Binnenschiffsfracht nach Emden bzw. Rotterdam	RM. 1,90	RM. 1,70
Umschlag in Seedampfer	RM. 0,50	RM. 0,42
Seefracht Emden- bzw. Rotterdam Stettin incl. Trimmen	RM. 2,75	RM. 3,00
Umschlag von Seeschiff in Oderkahn	RM. 0,50	RM. 0,50
Oderfracht bis Berlin	RM. 2,00	RM. 2,00
Transportversicherung	RM. 0,05	RM. 0,05
	RM. 8,33	RM. 8,48

II. Gebrochener Verkehr:

Bahnfracht Gelsenkirchen-Hamburg	RM. 8,20
Umschlag in Hamburg	RM. 0,35
Elbfracht bis Berlin	RM. 3,00
Transportversicherung	RM. 0,05
	RM. 11,60

Einfuhr Stettins an Erzen im Jahre 1913 mit 1,7 Mill. t, 1932 mit nur noch 0,2 Mill. t an.

Ruhrkohle vermag also auf dem See- und Binnenschiffahrtsweg mit einem Frachtaufwand von RM. 8,33 nach Berlin befördert werden, gegenüber RM. 11,90 bzw. 9,10 RM. bei reiner Bahnbeförderung. Wenn der Kohlenhandel es trotz dieser Differenz zu Gunsten des Wassertransportes vorzieht, den größeren Teil seiner Mengen auf dem reinen Bahnweg nach Berlin zu befördern, — 1932 waren es 61% —, so liegt das daran, daß sich nur ganz bestimmte Kohlensorten für den Wassertransport eignen. Lediglich die Fettkohle, welche die Gasanstalten verwenden, kann einen mehrfachen Umschlag ertragen, nicht dagegen Magerkohle, die für Hausbrand und industrielle Zwecke Verwendung findet.

Der gebrochene Verkehr spielt wegen seiner erhöhten Frachtkosten gegenüber den anderen Transportwegen gegenwärtig keine Rolle.

Der Anteil der niederschlesischen Kohle an der Gesamtversorgung Berlins schwankt in den Nachkriegsjahren zwischen 7 und 8%. Von den 270 000 t, die 1932 nach Berlin kamen, wurden rund 37% per Kahn befördert.

Alle übrigen Kohlenarten wie die sächsische, tschechoslovakische, polnisch-oberschlesische, kommen für den Wassertransport nicht in Frage, ihr Anteil an der Gesamtversorgung ist in den letzten Jahren auch immer mehr zurückgegangen.

Neben Kohle sind die von der Berliner Baustoffindustrie benötigten Baumaterialien das Hauptverkehrsgut der Berliner Wasserstraßen. Der günstige Standort der Berlin beliefernden Ziegeleien, die teils unmittelbar am Wasser liegen, zum anderen die Verzweigtheit des Berliner Wasserstraßennetzes, gewährleisten einen bequemen und billigen Antransport zu allen Stadtteilen.

Tab. 32: Berlins Empfang an wichtigsten Baustoffen 1930—1931.[25]

	1930 (in t)		1931 (in t)	
	Bahn	Schiff	Bahn	Schiff
Steine, Ziegel	1 368 258	1 412 941	253 677	487 793
Erde, Ton, Sand, Kies, Lehm.	534 299	1 799 669	299 250	720 638

Wegen ihres erheblichen Gewichtes und ihres vergleichsweise geringen Wertes eignen sich Baustoffe besonders für den billigen Kahntransport, allerdings nur dort, wo geeigneter Wasseranschluß

25. Statistik des Deutschen Reiches, Bd. 395, II, 397, 424, II, 428.

vorhanden ist; andernfalls würden die hohen An- und Abfuhrkosten den durch den Wassertransport erzielten Erfolg illusorisch machen.

Von allen nach Berlin gelieferten Mauersteinen benutzte 1931 rund 65% den reinen Wasserweg. Der größte Teil kommt über die Obere-Havel oberhalb Liebenwaldes aus der Gegend von Zehdenick.

Noch größere Verkehrszahlen als Mauersteine, weist die Gruppe „Erde, Kies, Sand, Lehm" auf. Die zahlreichen in der Provinz Brandenburg unmittelbar am Wasser gelegenen Kies-, Sand-, Lehm- und Tongruben vermögen fast den gesamten Bedarf Berlins zu decken. 1931 wurden rund 70% dieser Baumaterialien auf dem Wasserwege zur Reichshauptstadt befördert.

Die Wasserzufuhr von Bau- und Nutzholz betrug 1931 43 565 t, die Bahnzufuhr dagegen 269 992 t, die Schiffahrt ist also nur mit etwa 14% am Berliner Bau- und Nutzholzhandel beteiligt. Das per Kahn ankommende Holz dieser Art, kommt teils über Hamburg, teils aus den pommerschen und märkischen Gewässern.

Etwas günstiger stellt sich das Verhältnis Schiff zu Bahn bei den Brennholzzufuhren. Hiervon wurden 1931 79 055 t per Kahn nach Berlin befördert, d. h. rund 35% der gesamten Brennholzzufuhren.

Der Floßverkehr, der in früheren Jahrzehnten einen nicht unbedeutenden Anteil am Berliner Wasserstraßenverkehr hatte, ist durch das Eingehen der Sägemühlen an den Berliner Wasserstraßen in den letzten Jahren fast gänzlich zusammengeschrumpft.

Tab. 33:

Floßholzschleusungen in den Jahren 1927—31.[26]

Jahr	qm
1927	28 062
1928	33 483
1929	8 853
1930	813
1931	94

Die Bedeutung der Berliner Wasserstraßen für die Elektrotechnische Maschinen- und Chemische Industrie geht aus den in Berlin in den Jahren 1930 und 1931 per Schiff angekommenen, für diese Industrien hauptsächlich notwendigen Rohstoffe, Halb- und Fertigfabrikate hervor.

26. Bericht Nr. 2, S. 123.

Tab. 34: Berlins Empfang an wichtigsten Industriegütern.[27]

Güterart.	1930 (in t)		1931 (in t)	
	Bahn	Schiff	Bahn	Schiff
Blei und Bleiwaren	5 898	46 487	2 615	32 815
Chemikalien und Drogen	63 920	74 369	44 958	85 825
Dampfkessel, Maschinen und Maschinenteile	93 601	16 988	50 190	3 545
Eisen und Stahl (roh und geformt)	752 954	83 794	36 644	58 392
Fette, Mineral- und Steinkohlenteeröle	139 128	298 789	93 745	276 050
Glas, Porzellan	115 059	311	73 303	231
Schwefelsäure	7 796	6 195	3 381	5 610
Soda	28 502	953	26 436	1 144
sonstige Metalle (Aluminium, Zinn, Kupfer, Zink)			6 853	7 506
Schwefelkies	13 116	7 445	10	6 695

Wenn wir bei einzelnen hier in Frage stehenden Rohstoffen und Halbfabrikaten, z. B. beim Empfang von Eisen, Stahl, Dampfkessel, Maschinen und Maschinenteilen eine erhebliche Bevorzugung des Bahnweges wahrnehmen, so ist der Grund darin zu suchen, daß es bei allen diesen Produkten nicht nur auf schnelle Lieferung ankommt, sondern vornehmlich auch darin, daß das verwendete Eisenmaterial die verschiedensten für den Schiffsraum ungeeignete Abmessungen aufweist, — es infolgedessen namentlich an entsprechenden Verladeeinrichtungen fehlt — und schließlich verschiedenster Herkunft ist, sodaß der Transport beträchtlicher Eisenmengen auf einem einzigen Verkehrsweg kaum in Betracht kommt, und ein stückweiser Transport häufig unrentabel wird.

Die Vielgestaltigkeit der Berliner Metallindustrie und die dadurch bedingte Mannigfaltigkeit der von ihr benötigten Halbfabrikate — Eisen wird in der Hauptsache bereits in vorbearbeitetem Zustande als Stab- und Formeisen nach Berlin gebracht — bringen es mit sich, daß sämtliche wichtigen deutschen und ausländischen Produktionsgebiete, von denen nur ein geringer Teil Wasseranschluß aufweist, an den Lieferungen nach Berlin Anteil haben. Von den insgesamt nach der Reichshauptstadt transportierten Eisen- und Stahlmengen wurde 1931 nur etwa 13% auf dem Wasserwege beför-

27. Statistik des Deutschen Reiches, Bd. 395, II, 397, 424, II, 428.

dert, wovon der größte Teil fast ausschließlich via Stettin nach Berlin gelangte.

Bei vielen Rohstoffmengen spielt hinsichtlich des Transportes noch ein anderes Moment eine Rolle. Unterliegen nämlich die Preise dieser Materialien starken Schwankungen, so wird oft der Einkauf bis zum letzten Augenblick hinausgeschoben, sodaß im Falle dringenden Bedarfs der schnellere Zugtransport unumgänglich ist. Je kontinulierlicher aber der Bedarf eines Betriebes ist, d. h. im allgemeinen je größer der Betrieb ist, desto weniger kommt dieses Moment in Betracht, desto eher ist also die Möglichkeit eines Transportes auf dem Wasserwege gegeben.

Eine Bevorzugung dieses ist namentlich bei den unedlen Metallen bzw. Legierungen wie Aluminium, Zinn, Kupfer, Zink und vor allem Blei ersichtlich. Der Berliner Kabelindustrie, einer der Hauptverbraucher obiger Rohstoffe, kommt nicht nur ihr günstiger Standort an Havel und Spree zugute, sondern auch die günstigen Bezugsstätten jener Metalle. Blei und Bleiwaren kommen zu 93% auf dem Wasserwege und fast ausschließlich über Hamburg in Berlin an, Zink kommt per Kahn in der Hauptsache aus Oberschlesien. Für die anderen unedlen Metalle, von denen etwa 81% auf dem Wasserwege nach Berlin gelangen, stehen die Auslandslieferungen über Hamburg an der Spitze.

Petroleum und andere Minieralöle erhält Berlin fast ausschließlich aus dem Auslande über Hamburg, in ganz geringen Mengen über Stettin. Die Einführung 500—750 t-Tankkähne seitens der hier in Betracht kommenden großen Konzernfirmen zwischen Berlin und Hamburg gestaltet den Wassertransport bedeutend rentabler gegenüber dem Bahntransport.

In welchem überwiegendem Maße der Berlin-Hamburger Wasserstraßenverkehr an den Zufuhren von Benzin und Petroleum zur Reichshauptstadt beteiligt ist, zeigt eine Gegenüberstellung der Schleusendurchgänge dieser Brennstoffe von Rathenow und Hohensaaten.

Tab. 35:

Schleusendurchgänge von Benzin und Petroleum.[28]

Jahr	Rathenow	Hohensaaten
1927	227 000 t	17 000 t
1928	301 000	35 000
1929	299 000	46 000
1930	322 000	8 000
1931	263 000	10 000

28. Bericht Nr. 1, Bl. 2, Tafel IV.

Die Berliner Großfirmen wickeln ihren Tankölverkehr nur zur Zeit der Vollschiffigkeit der Elbe ab. Zu diesem Zweck geben die Überseedampfer in Hamburg ihre Ladung zunächst an große Tankanlagen ab, aus denen sie bei Vollschiffigkeit der Elbe in Tankleichter gepumpt werden. Zur Aufnahme der Triebstoffe in Berlin stehen ebenfalls große Anlagen zur Verfügung. Während das Fassungsvermögen der Tankanlagen in Berlin vor dem Kriege etwa 40 Millionen l betrug, stehen heute solche mit einem Fassungsraum von 141 Mill. l[29] zur Verfügung. Von hier erfolgt die Verteilung an die Konsumenten. An die industriellen Großverbraucher und Provinzverteilungsläger erfolgt der Weiterversand in Eisenbahntankwagen, an das mittlere und kleinere Gewerbe in Fässern, während alle Tankstellen des Bezirkes Groß-Berlin und im Sommer die sogenannten „schwimmenden Tankstellen" für den Motorbootverkehr mittels Großtankkraftwagen bedient werden.

Recht erheblich sind die per Schiff im Jahre 1931, in Berlin eingegangenen Chemikalien und Drogen mit 85 825 t. Das wichtigste Lieferungsgebiet dieser ist Brandenburg, dessen in der Umgebung Berlins gelegene Herstellungsbetriebe (wie z. B. Oranienburg, Wildau, Brandenburg) rd. $^9/_{10}$ des Bedarfs der Reichshauptstadt decken. Das Bestreben nach billigem Güterbezug und Versand nebst betriebstechnischen Vorteilen, wie die billige Beschaffung von Betriebswasser, führte in der Chemischen Industrie schon frühzeitig zur Standortverlegung an die Berliner Wasserstraßen.[30]

Von den auf dem Wasserwege nach Berlin gelangenden, für seine Industrie wichtigen Fabrikate seien noch die folgenden angeführt:

Tab. 36: Berlins Empfang von anderen für seine Industrie wichtigen Produkten.[31]

Güterart.	1930 (in t)		1931 (in t)	
	Bahn	Schiff	Bahn	Schiff
Papier, Pappe	314 338	89 974	247 599	79 491
Garne, Twiste	6 889	777	5 220	758
Malz	30 148	12 689	9 116	13 920
Häute, Felle, Leder	16 149	558	10 443	824

29. Dem Verfasser mitgeteilt von der Potsdamer Regierung.
30. Fischer, Otto, „Der Einfluß der Berliner Wasserstraßen auf die Ansiedlung der Industrie", Berlin 1927, S. 25/26.
31. Statistik des Deutschen Reiches, Bd. 395, II, 397, 424, II, 428.

bb) Die Zufuhr von Konsumgütern.

Der gewaltige Eigenbedarf der Reichshauptstadt mit ihren mehr als 4 Millionen Einwohnern und ihrem starken Fremdenverkehr, benötigt eine riesige Lebensmittelzufuhr, da nur ein verschwindend geringer Bruchteil des Lebensmittelbedarfes selbst in Berlin erzeugt werden kann. Der Umstand, daß die Provinz Brandenburg mit ihrem weit verästelten Wasserstraßennetz die Basis für die Lebensmittelversorgung der Reichshauptstadt abgibt, und außerdem die von Übersee über Hamburg und Stettin bezogenen Nahrungs- und Genußmittel direkte Schiffsverbindung bis Berlin besitzen, läßt von jeher einen großen Teil der Lebensmitteltransporte den Wasserweg bevorzugen. Von den Nahrungsmitteln ist Getreide das wichtigste.

Tab. 37: Berlins Empfang an Getreide in den Jahren 1930—1931.[32]

Güterart.	1930 (in t)		1931 (in t)	
	Bahn	Schiff	Bahn	Schiff
Weizen	49 442	167 139	49 946	114 897
Roggen	138 990	94 256	51 001	89 397
Hafer	58 307	19 384	40 577	24 338
Gerste	56 096	52 180	23 397	41 965
Hülsenfrüchte	8 635	3 565	4 329	11 584
Mais	6 118	3 816	163	7 479
Reis	1 190	2 079	881	5 368
Mehl u. Mühlenfabrikate	55 321	147 547	44 904	139 567

Von allen ankommenden Getreidemengen benutzte 1931 66% den Wasserweg. Die Anteilszahlen für einzelne Getreidearten gehen noch erheblich über den obigen Durchschnitt hinaus, so wurden 1931 von allen nach Berlin eingeführten Weizenmengen 70%, Hülsenfrüchten 72%, Mehl und Mühlenfabrikate 75%, Reismengen 86% und Maismengen 98% per Kahn nach Berlin befördert. Das an der Berliner Börse früher geübte handelsrechtliche Lieferungsgeschäft in inländischem Getreide, der Verkauf noch schwimmender Ware auf späteren Termin, machte die langsamere Wasserbeförderung umso geeigneter.

32. Statistik des Deutschen Reiches, Bd. 395, II, 397, 424, II, 428.

Tab. 38: Berlins Empfang an wichtigsten Nahrungs- und Genußmitteln in den Jahren 1930—31.[33]

Güterart.	1930 (in t)		1931 (in t)	
	Bahn	Schiff	Bahn	Schiff
Obst, Gemüse	405 189	23 083	231 878	26 987
Kartoffeln	439 073	55	432 609	128
Fische u. Fleisch	52 156	10 246	38 297	8 729
Kaffee, Kakao, Tee	20 209	6 422	14 100	5 641
Zucker	6 626	115 914	4 179	97 328

Von den übrigen Konsumgütern soll in erster Linie das Obst genannt werden. Wenn hier eine eindeutige Bevorzugung des Bahnweges zutage tritt, so liegt das daran, daß viele Obst- und Gemüsesorten einen schnellen Transport benötigen, und der Wasserweg nur dort in Betracht kommt, wo eine stark zentralistische Lage der Produktion direkt an der Wasserstraße die Verladung in größeren Mengen statthaft macht, ohne daß die Qualität darunter leidet. Deshalb stammen die meisten Obstverladungen per Schiff aus unmittelbarer Nähe der Reichshauptstadt. So verladen die Obstpflanzer in Werder/Havel ihr Obst, in der Hauptsache Äpfel und Birnen, in eigene Kähne und verkaufen es hieraus direkt an das Publikum. Nur ein kleiner Teil der nach Berlin auf dem Wasserwege beförderten Obstmengen kommt aus weiter entfernt gelegenen Bezugsgebieten.

Hauptversorgungsgebiet Berlins mit Kartoffeln ist stets die Provinz Brandenburg gewesen. Der Berliner Bedarf wird zum größten Teil durch die Gutsbesitzer der Umgebung gedeckt und fällt, soweit er nicht direkt per Landfuhrwerk in die Reichshauptstadt befördert wird, fast ausnahmslos der Eisenbahn zu.

Fische und Fleisch können wegen ihrer leichten Verderblichkeit nur in gesalzenem oder konserviertem Zustande den Wasserweg benutzen. Die auf dem Wasser beförderten Mengen sind deswegen nur gering. Namentlich gesalzene Heringe werden per Kahn über Hamburg und Stettin nach Berlin verladen.

Kaffee, Kakao und Tee kommen über Hamburg nach Berlin. Zucker ist ein Transportgut der Wasserstraße. Als Bezugsgebiet ist zu fast $^3/_5$ die Provinz Sachsen zu nennen.

33. Statistik des Deutschen Reichs, Bd. 395, II, 397, 424, II, 428.

cc) Zusammenfassung.

Zusammenfassend läßt sich, was die Güterversorgung Berlins per Schiff anbelangt, sagen, daß dank seiner zentralen Lage innerhalb des Märkischen Stromsystems sich fast alle deutschen Gebietsteile an der Deckung seines riesigen Bedarfs in mehr oder minder großem Umfange beteiligen können. Die nebenstehende Übersicht (Tab. 39) gibt nochmals eine zusammenfassende Darstellung über die Bezugsgebiete im Berliner Schiffsgüterverkehr, wobei aber auf folgende Mangelhaftigkeit der Nachweisungen hingewiesen sei: Bei

Tab. 39: Der Berliner Schiffsgüterverkehr 1931 nach Empfangsgebieten.[34]

Herkunftsgebiet	Schiffsgüterempfang in t.	Auf Wasserstraßen entfielen von je Hundert des gesamten Empfanges. (Eisenbahn und Schiff)
I	II	III
Brandenburg	1 262 698	24,3
Pommersche Häfen	18 074	20,3
Übriges Pommern u. Grenzmark	407 059	59,4
Ostpreußen	1 452	2,7
Mecklenburg	41 136	26,5
Schleswig-Holstein u. Häfen von Rostock bis Flensburg	16 170	19,4
Unterelbe	1 515 291	90,4
Unterweser	—	—
Unterems	—	—
Oberschlesien	959 784	48,8
Niederschlesien	479 682	43,6
Reg.Bez. Magdeburg und Anhalt	346 094	48,3
Übrige Provinz Sachsen und Thüringen	23 505	3,5
Land Sachsen	53 672	9,1
Hannover u. Oldenburg	737	0,3
Ruhrgebiet	4 423	0,4
Westfalen, Hessen-Nassau und Rheinland	9 398	2,5
Württemberg, Baden, Hessen	154	0,1
Bayern	—	—

34. Entnommen dem Statistischen Jahrbuch der Stadt Berlin, 9. Jg., 1933, S. 138.

Herkunftsgebiet	Schiffsgüter-empfang i. t.	Auf Wasserstraßen entfielen von je Hundert des gesamten Empfanges. (Eisenbahn und Schiff)
I	II	III
Inland	5 139 329	34,1
Freistaat Danzig	118	13,2
Westpolen	408	5,3
Tschechoslovakei	15 540	34,5
Ausland	17 881	5,2

den einzelnen Massen- und Stückgütern ist in der Statistik nicht immer der wirkliche Ursprungsort nachgewiesen, da zahlreiche Güter erst aus zweiter oder noch späterer Hand nach Berlin gelangen und an die Stelle des Erzeugungsortes der letzte Versendungsort tritt. Dies gilt namentlich für alle die Auslandsgüter, die in den Seehäfen in den Kahn umgeschlagen werden, wie z. B. die Zufuhren englischer Kohle, von Gefrierfleisch, Kaffee, Tee, Kakao u. a. m. Auch bei den auf dem Wasserwege ankommenden Inlandswaren weist die Statistik nicht immer den direkten Weg vom Erzeugungs- zum Verbrauchsort aus. So werden für die in der Reichshauptstadt per Kahn ankommenden Ruhrkohlenmengen in der amtlichen Statistik als Herkunftsgebiet nicht der Ruhrbezirk, sondern das Hafengebiet „Unterelbe“ (Hamburg) bzw. die „Pommerschen Häfen“ (Stettin) registriert.

Den bei weitem größten Anteil, rein mengenmäßig betrachtet, an der Versorgung der Reichshauptstadt hat das Unterelbegebiet sowie die Provinz Brandenburg. Der Anteil aller übrigen deutschen Verkehrsgebiete ist erheblich geringer. Der unmittelbare Schiffsgüterverkehr zwischen Berlin und dem Ausland ist unbedeutend.

Der Anteil der beiden Hauptverkehrsmittel Eisenbahn und Wasserstraße am Berliner Güterverkehr, der außer durch die Art der beförderten Güter vor allem durch die gegebenen Verkehrsverhältnisse bedingt ist, läßt sich abschließend auf Grund der Güterverkehrsstatistik nicht beurteilen, weil diese auch hier wieder nicht den ganzen Weg der Gütersendungen erkennbar macht, sondern oft nur den letzten Wegabschnitt. Mit diesem Vorbehalt müssen daher die Angaben der Spalte III in Tabelle 39 betrachtet werden. Sie zeigen, daß die Wasserstraßen an Inlandslieferungen mit 34,1 Prozent, an Auslandslieferungen mit 5,2 Prozent beteiligt sind.

c) Berlin als Umschlagshafen.

Der unmittelbare Umschlagsverkehr hat im Vergleich zum Gesamtverkehr nur geringen Umfang, da der überwiegende Teil der ankommenden Güter in Berlin selbst konsumiert wird und in der weiteren Umgebung keine größeren Industrieunternehmungen ihren Standort haben, die beim Ab- und Antransport ihrer Güter sich der Reichshauptstadt als Umschlagshafen bedienen könnten. Soweit in der Statistik der Umschlagsverkehr angeführt ist, dürfte es sich fast ausnahmslos um den Übergang vom Fern- zum Lokalverkehr oder umgekehrt handeln. Insgesamt wurden in Berlin 1931 nur 139 422 t umgeschlagen. Der wirkliche Güterumschlag wird erheblich größer sein, aber er erfolgt mit neuen Frachtpapieren, teilweise auch erst nach mehr oder minder langer Lagerung und erscheint dann in der Statistik als Neuversand.

Tab. 40: Der Berliner Umschlagsverkehr im Jahre 1931.[35]

Güterart	umgeladen (in t)	
	Von der Bahn zur Wasserstraße	Von der Wasserstraße zur Bahn
Eisen und Stahl	2 560	5 837
Erde, Kies, Sand, Lehm	—	1 521
Erze	572	—
Getreide	4 751	229
Holz	282	6 494
Obst, Gemüse	2 531	8
Papier, Pappe	—	120
Petroleum, Mineralöle	—	8 539
Steinkohlen, Koks	—	101 838
Teer, Pech, Asphalt	152	2 121
Zucker	—	987
Sonstige Güter	—	880
zusammen i. J. 1931	10 848	128 574
Dagegen 1930	24 916	232 839

Von den gesamten Umschlagsmengen entfielen 8,4% auf den Umschlag von der Bahn zur Wasserstraße. Dieser Umschlag ist mithin ganz gering. Es kommen hierfür in der Hauptsache nur

35. Statistik des Deutschen Reiches, Bd. 428, S. 37.

landwirtschaftliche Produkte in Frage. Soweit diese aus der nächsten Umgebung Berlins stammen[36] und hier nicht erst auf Lager gehen, werden sie von ihren Produktionsstätten bis Berlin per Fuhrwerk oder Bahn und von hier in die Mastgebiete des Westens verfrachtet. Eine durchgehende Bahnverfrachtung würde sich bedeutend teurer stellen als im gebrochenen Verkehr, deshalb erfolgt auch der Wiederversand aus Berlin nach dem Westen in überwiegendem Maße auf dem Wasserwege.[37] Im Frühjahr 1933 gestaltete sich die Frachtlage für eine Tonne Getreide von Löwenberg (Mark) bis Mannheim folgendermaßen:

I. Reine Eisenbahnfracht.

Löwenberg—Mannheim Hbf. bei Verladung in 15 t-Wagen	RM. 30,00

II. Im gebrochenen Verkehr.

Vorfracht Löwenberg—Berlin Osthafen	RM. 4,73
Umschlag in Kahn incl. Nebenspesen	RM. 2,15
Elbfracht Berlin—Hamburg	RM. 3,00
Umschlag in Hamburg einschl. Nebenspesen	RM. 1,75
Fracht Hamburg—Mannheim (Wasserweg)	RM. 7,25
Versicherung	RM. 0,05
	RM. 18,93

Beim Umschlag von der Wasserstraße zur Bahn, der sich 1931 auf 128 574 t bezifferte, handelt es sich fast ausschließlich um einen lokalen Umschlagsverkehr. Die auf dem Wasserwege ankommenden Güter werden den Berliner Verbraucherkreisen, die über Anschlußgleise verfügen (Gasanstalten, Elektrizitätswerke, Tankanlagen, Niederlagen der Baumaterialien- und Eisenindustrie) per Achse zugestellt.

d) Berlin als Versandhafen.

Der besondere Charakter Berlins wird durch die Tatsache bestimmt, daß es selbst einen großen Absatzmarkt darstellt, und daß deshalb mengenmäßig der Versand erheblich hinter dem Empfang zurücksteht. Im Jahre 1931 betrug der Versand lediglich 9,7% vom Gesamtschiffsgüterverkehr (Empfang und Versand).

Zwei Gütergruppen sind es vornehmlich, welche die Struktur des Wasserversandes kennzeichnen: Nahrungs -und Genußmittel sowie Industrieerzeugnisse. Rund 31% des Gesamtversandes entfällt

36. Märkische Getreidezentren sind: Wustermark, Nauen, Löwenberg.
37. S. Tab. 41 auf S. 80.

auf die erste Gruppe. Innerhalb dieser nimmt wiederum das Getreide eine Vorzugsstellung ein.

Berlin ist einer der wichtigsten Getreidehandelsplätze Deutschlands. Diese Tatsache verdankt es seiner Bevölkerungszahl, seiner bedeutenden Mühlenindustrie, vor allem aber seiner günstigen Verkehrslage zwischen dem ostdeutschen Produktionsgebiete und den Bedarfsgebieten Mittel- und Westdeutschlands, im Knotenpunkt der Wasserverbindungen von Elbe und Oder. Einen besonderen Impuls bekam der Berliner Getreidehandel, als Berlin die ministerielle Genehmigung zur Einführung des börsenmäßigen Termingeschäftes erhielt, und eine ganz besondere Rolle fiel der Reichshauptstadt durch die vor einigen Jahren vom Staate eingeleiteten Stützungsaktionen sowie durch die zunehmende Drosselung der Getreideeinfuhr zu.

In einigen Monaten der verflossenen drei Jahre ballten sich förmlich in Berlin die Getreidemengen zusammen. In ständig zunehmendem Maße vergrößerten sich die Zufuhren und damit die Andienungen. In den Monaten März und September 1933 wurden annähernd je 200 000 t allein im Terminmarkt umgesetzt und in den Monaten Mai und Oktober 1933 waren es rund je 100 000 t.[38] Von diesen gewaltigen Quantitäten, die zum großen Teil auf dem Wasserwege Berlin aus der Oder-, Warthe- und Netzegegend sowie über die Elbe aus Mittelsachsen, aber auch aus den Mecklenburgischen und Märkischen Gewässern erreichten und in Berlin nicht konsumiert werden konnten, wanderte ein erheblicher Teil wieder über Hamburg und Stettin nach den westdeutschen Bedarfsgebieten.

Profitiert hat von diesen Bewegungen in erster Linie die Binnenschiffahrt.[39] In den Jahren 1930 und 1931 wurden von Berlin versandt:

Tab. 41: Güterversand der wichtigsten Getreidearten aus Berlin in den Jahren 1930 u. 1931.[40]

Güterart	1930 (in t)		1931 (in t)	
	Bahn	Schiff	Bahn	Schiff
Weizen	2 179	37 858	884	21 572
Roggen	4 671	166 001	1 732	67 626
Hafer	3 921	3 888	1 838	360

38. Dem Verfasser mitgeteilt von der Geschäftsstelle der Speichereibetriebe Großberlins.
39. Über den Antransport siehe Tab. 37 auf S. 74.
40. Statistik des Deutschen Reiches, Bd. 395, I, 397, 424, I, 428.

Güterart	Bahn	Schiff	Bahn	Schiff
	1930 (in t)		1931 (in t)	
Gerste	4730	16348	1873	5843
Mais	2372	505	949	56
Hülsenfrüchte	2063	581	1452	1631
Mehl	20233	56037	13511	49637

Durch Verordnung vom 13. September 1933 wurden die Agrarmaßnahmen auf vollkommen neue Basis gestellt. Das börsenmäßige Termingeschäft in landwirtschaftlichen Erzeugnissen wurde wie schon einmal im Juni 1896[41] verboten. Durch Schaffung von Festpreisen für Brotgetreide soll der deutsche Bauer von der Marktabhängigkeit befreit werden. Der Handel in Hafer, Futter-, Brau- und Industriegerste sowie in Futtermitteln wird auch weiterhin an den Produktenbörsen gestattet sein. Für Hafer wird auch das handelsrechtliche Lieferungsgeschäft aufrecht erhalten.

Folgende Zahlen geben eine Übersicht, wie sich der Getreidehandel in Berlin gegenüber der Vorkriegszeit gehoben hat. Die jeweiligen Lagerbestände in Berlin betrugen im Durchschnitt[42] (in t):

Tabelle 42:

	1913	1930	1932
Weizen	8242	22199	20433
Roggen	10595	35289	26185
Hafer	8804	3655	3509
Gerste	3875	4320	1603
Mais	5531	750	947
Hülsenfrüchte	1226	1351	3290
Weizenmehl	8360	11570	11071
Roggenmehl	2324	3915	3456
Mehl ohne nähere Bezeichnung	557	225	520
insgesamt	49514	83274	71014

In vorgenannten Zahlen kommt zum Ausdruck, daß Weizen und Roggen als Hauptterminhandelsartikel eine beträchtliche Zunahme erfahren haben, während Mais und Gerste durch die Drosselung der Einfuhr eine Abnahme erfuhren. Die Ermäßigung der

41. Siehe „Handbuch des Landesproduktenhandels", Berlin 1929, S. 121.
42. Dem Verfasser mitgeteilt von der Geschäftsstelle der Speichereibetriebe Großberlins.

Zahlen für Hafer ist auf die wachsende Motorisierung der Verkehrsmittel zurückzuführen.

Die Getreidefrachten per Schiff nach Berlin betrugen im Durchschnitt:[43]

ab Hamburg	per 100 kg
1913	RM. 0,29
1928	RM. 0,44
1929	RM. 0,52
1930	RM. 0,38
1931	RM. 0,35
1932	RM. 0,33
ab Oderstationen	
1913	RM. 0,43
1928	RM. 0,70
1929	RM. 0,84
1930	RM. 0,57
1931	RM. 0,44
1932	RM. 0,56

In diesem Zusammenhang bleibt zu erwähnen, daß fast alle am Getreidelagerungs- und Umschlagsgeschäft beteiligten Firmen Berlins zwecks einheitlicher Preisbildung wirksam zusammengefaßt sind in den „Speichereibetrieben Groß-Berlins E. V.". Diese Umschlagskonvention hat für sämtliche Manipulationen der Getreidelagerung und des Getreideumschlags Tarife herausgebracht und zugleich das gesamte Getreidelagerungsgeschäft quotisiert.

Die Ursache des Zusammenschlusses bildete die heftige Konkurrenz, die sich die Gruppe „Behala" auf der einen und die gesamten Vorkriegsspeicher auf der anderen Seite bereiteten. Nachdem die kommunale Brotversorgung im Oktober 1923 aufhörte, und auch die Reichsgetreidestelle 1925 ihre Tätigkeit einstellte, schrumpften die Lagerbestände erschreckend zusammen und es begann innerhalb der Speichereibetriebe Groß-Berlins einschließlich der Häfen ein Wettlaufen um die vom Handel im freien Markt erscheinenden geringen Transporte. Diese Tatsache löste ein rapides Fallen der Spesensätze aus. Durch geschickte Ausnutzung des Wettbewerbes verstand es der Handel, Terminware teilweise sogar umsonst eingelagert zu bekommen. In der Erkenntnis, daß dieser ungesunde Wettbewerb unterbunden werden mußte, um nicht das gesamte

43. Dem Verfasser mitgeteilt von der Geschäftsstelle der Speichereibetriebe Groß-Berlins.

Speichereigewerbe dem Ruin auszusetzen, schlossen sich die größten Berliner Hafen- und Speichereibetriebe

„Behala" Berliner Hafen- und Lagerhaus A. G.
Lagerhaus Arthur Francke,
Lagerhaus Hafen-Tempelhof,
Lagerhaus Spreehof G.m.b.H.,
Lagerhaus Südost J. u. P. Wissinger,

zusammen, um den gesamten Groß-Berliner Wasser-, Bahn- und Fuhrwerksverkehr in Getreide, Mehl, Saaten, Hülsenfrüchten, Futter- und Düngemitteln nach gemeinschaftlich festgesetzten Richtlinien zu bewirtschaften. Es werden gemeinsam Mindestspesensätze festgesetzt und das vorhandene Gut angemessen auf die Konventionsfirmen verteilt. Die Konvention umfaßt etwa 350 000 t Lagerraum, Etwa 10 000 t Lagerboden stehen außerhalb der Vereinigung.

Die von den Speichereibetrieben festgesetzten Einlagerungssätze halten sich im Rahmen der Spesensätze aller größeren deutschen Hafenplätze.[44] In vielen Fällen liegen sie wesentlich unter diesen. So kostet das Ein- und Auslagern von losem Getreide in

Hamburg	RM. 4,50 per t.
Bremen	RM. 4,00 per t.
Königsb.	RM. 3,20 per t.

Die Sätze verstehen sich ohne jegliche lagerfreie Zeit, während in Berlin das Ein- und Auslagern einschließlich einer 14 tägigen lagergeldfreien Zeit nur RM. 3,30 per t beträgt.

Soweit die Berliner Spesensätze über denjenigen anderer Häfen liegen, ist das darauf zurückzuführen, daß die betreffenden Arbeitsvorrichtungen mit größeren manuellen Arbeiten verbunden sind und die Arbeitslöhne in Berlin fast ausnahmslos höher liegen als in den übrigen deutschen See- und Binnenhäfen.[45]

Der Zusammenschluß der Speichereibetriebe Groß-Berlins brachte zugleich eine Rationalisierung im Berliner Umschlags- und Lagereigeschäft mit sich. Der Schiffer, der bisher häufig von Speicher zu Speicher fahren mußte, um an jedem u. U. eine Warenmenge für jeden einzelnen Empfänger zu löschen, wird von nun ab, soweit es angängig ist, und die Empfänger damit einverstanden sind,

44. s. auch Anhang 7. Die Zusammenstellung der Spesensätze einiger der wichtigsten See- und Binnenhäfen Deutschlands ist dem Verfasser von der Geschäftsstelle der Speichereibetriebe Groß-Berlins zur Verfügung gestellt worden.

45. s. auch Anhang 7. Der Stundenlohn für den ungelernten Hafenarbeiter, der Mitte 1930 noch 130,1 Rpfg. betragen hatte, beträgt zur Zeit 100 Rpfg. und steht mit dem in Duisburg-Ruhrort bezahlten an der Spitze aller übrigen deutschen See- und Binnenhäfen.

nur an einem Speicher abgefertigt. Um diese rationelle Verteilung zu ermöglichen, melden sich die Schiffer durch an den Schleusen hinterlegten Meldekarten bei der Geschäftsstelle der Speichereibetriebe an.[46] Für diese Meldungen kommen die Schleusen Fürstenberg/Oder, Niederfinow, Zehdenick, Rathenow und Brandenburg in Frage, die fast alle ein bis zwei Tage Fahrzeit von Berlin entfernt sind, sodaß nach Eingang der Meldekarte Zeit genug vorhanden ist, Dispositionen für die Entlöschung zu treffen. Beim Passieren der Schleusen Ostgrenze, Plötzensee und Charlottenburg innerhalb des Bezirkes Groß-Berlin holt sich der Schiffer dann endgültige Order, wo er seinen Kahn zum Entlöschen bringen soll.

Dieses Verfahren bewährt sich vor allem in Zeiten großen Löschandranges. Wenn früher die Kähne oft tagelang an einem Speicher warteten, um abgefertigt zu werden, so ist jetzt eine rationellere Verteilung auf alle Speicher gewährleistet. Durch die hierdurch bewerkstelligte schnellere Entlöschung haben Empfänger und Schiffer zugleich Nutzen.

Außer Getreide spielt im Versand noch die Gruppe „Industrie-Erzeugnisse“[47] eine wichtige Rolle. Es wurde schon an anderer Stelle darauf hingewiesen, daß die ausgedehnten Ufergelände der Berliner Wasserstraßen einen günstigen Raum für große Industrieanlagen boten, sodaß eine ganze Reihe von Industrien infolge der Steigerung der Grundrenten aus der Innenstadt weichen mußte und sich unmittelbar an den Wasserstraßen angesiedelt hat. Damit war zugleich die Möglichkeit gegeben, nicht nur einen großen Teil der Rohstoffe und Halbfabrikate auf dem Wasserwege zu beziehen, sondern sich zugleich des Wasserweges für den Abtransport der Fertigfabrikate zu bedienen. Zum Umschlag von großdimensionierten Teilen, wie etwa Kabelrollen, Turbinen, Dampfkessel schufen sich einige Großunternehmungen wie die AEG, Borsig und Siemens eigene Hafenanlagen und Spezialumschlagsvorrichtungen. Fassen wir einige der wichtigsten Güterarten der aus dem Berliner Industriegebiet herausgehenden Industrieprodukte ins Auge, so ergibt sich nach Güterart und Transportart gegliedert folgende Übersicht:

46. Solche Meldung lautet:
„Ich Schiffer Schulze Kahn Stettin 828 bin ab Glogau mit einer Ladung Roggen 200 t, Empfänger Kampffmeyer, nach Berlin unterwegs und werde dort voraussichtlich am 5. Oktober 1933 eintreffen.“

47. Siehe Tab. 28, S. 60.

Tab. 43: Güterversand einiger wichtiger Industriegüter aus Berlin in den Jahren 1930/1931.

Güterart	1930 (in t)		1931 (in t)	
	Bahn	Schiff	Bahn	Schiff
Bleiwaren	3 183	7 974	2 570	7 922
Chemikalien und Drogen	43 121	77 796	22 462	10 083
Dampfkessel, Maschinen	152 779	6 545	75 530	20 782
Metallwaren	89 371	61 199	6 805	59 537
Holzwaren	30 987	7 553	14 648	1 416
Zinkwaren	4 070	3 213	771	2 704

Eine Darstellung der übrigen Versandartikel erübrigt sich, da ihre Mengen nur ganz gering sind. Ihre Hauptgruppen gehen aus Tab. 28, S. 60, hervor.

e) Der Berliner Lokalverkehr.

Ein Lokalverkehr im Berliner Wasserstraßengebiet, d. h. ein Güteraustausch zwischen den verschiedenen Stadtteilen bzw. Vororten per Kahn findet nur in ganz geringem Umfange statt.

Tab. 44: Der Lokalverkehr im Berliner Wasserstraßengebiet 1931.[48]

Hauptgütergruppen	t	v. H.
Baumaterialien	110 552	42,4
Brennstoffe	35 137	13,5
Bau- und Brennholz	1 922	0,7
Düngemittel	16	—
Rohstoffe	6 185	2,4
Lebensmittel	25 703	9,9
Industrieerzeugnisse	79 550	30,5
sonstige Güter	1 673	0,6
	260 738	100

In der Hauptsache vollzieht sich dieser Verkehr per Bahn, Fuhrwerk oder Lastauto. Nur wenige Güter bedienen sich des Wasserweges. Den Hauptanteil haben Baumaterialien mit 42,4%, es folgen Industrieerzeugnisse mit 30,5%. Diese stellen durchweg Chemikalien und Drogen dar, die von den zum größten Teil am Wasser an der Weichbildgrenze gelegenen chemischen Fabriken per Kahn an ihre Stadtläger oder zu günstig erreichbaren Bahnhöfen

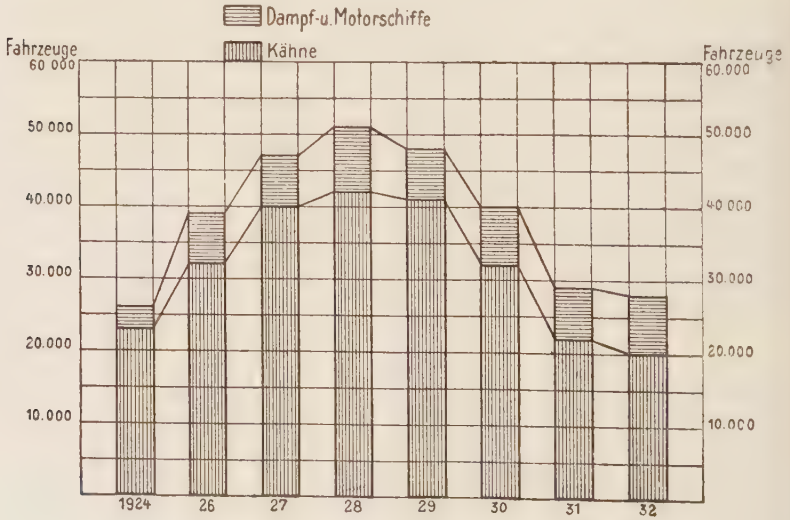
48. Statistik des Deutschen Reichs, Bd. 428.

transportiert werden. Bei den Lebensmitteln handelt es sich vornehmlich um den Güteraustausch der Berliner Speicher mit den Berliner Mühlen, und den Biertransport einiger Berliner Großbrauereien, die mit eigens dafür eingerichteten Schiffen die Ausflugslokale der Umgegend, soweit sie am Wasser liegen, beliefern.

2. Der Schiffsverkehr.

a) Im Groß-Berliner Stadtgebiet.

Über den Schiffseingang der letzten Jahre gibt nebenstehendes Schaubild[49] Auskunft. Was hier vor allem augenscheinlich wird, ist die außerordentlich starke Steigerung des Schiffsverkehrs in den Jahren 1924—1928. 1928 war die Zahl der Schiffe im Eingang um 92,5% höher als 1924. Darin spiegelt sich deutlich die günstige Entwicklung wieder, in der sich der Berliner Wasserstraßenverkehr damals befand. Unterstützt wurde diese Verkehrssteigerung durch die allmähliche Wiederbelebung der Bautätigkeit, durch die vermehrten Kohlenzufuhren, durch die allgemein günstigen Wasserstandsverhältnisse und nicht zum geringen Teil durch den planmäßigen Ausbau der Berliner Hafenwirtschaft. Seit 1928 erfolgte dann ein Rückgang im Berliner Schiffseingang von 51 086 auf 28 625 Schiffe im Jahre 1932.



Schiffseingang in Berlin 1924 – 1932

49. Die zahlenmäßigen Unterlagen sind Tabelle 7 S. 22 entnommen.

Aus der Struktur des Berliner Schiffsverkehrs, der hauptsächlich der Zufuhr schwerer Massengüter für den Eigenverbrauch von Bevölkerung und Industrie dient, ist es zu erklären, daß ein großer Teil der ankommenden Fahrzeuge von Berlin keine Rückfracht erhält. In erster Linie sind es die Schiffe ohne eigene Triebkraft, welche die Stadtgrenze leer passieren müssen, während Dampf- und Motorschiffe, die hauptsächlich der Stückgutverfrachtung dienen, leichter zu einer Ladung kommen.

Tabelle 45:

Von je hundert Güterschiffen waren unbeladen:[50]

Jahr	mit eigener Triebkraft		ohne eigene Triebkraft	
	Ankunft	Abgang	Ankunft	Abgang
1926	11,5	38,1	15,4	78,0
1927	11,0	36,7	15,9	79,3
1928	8,6	42,9	17,6	75,5
1929	9,8	52,6	13,5	82,7
1930	13,5	47,8	13,7	81,7
1931	16,6	34,9	18,3	78,4
1932[51]	17,4	34,8	19,1	79,0

Der Ankunftsverkehr weist 1932 auf Seiten der Kähne 19,1%, auf Seiten der Dampf- und Motorschiffe 17,4% leer ankommende Fahrzeuge auf. Von den Schiffen aber, welche in Berlin gelöscht hatten, mußten 1932 von den Kähnen 79,0%, von den Dampf- und Motorschiffen 34,8% leer die Stadt verlassen.

Wenn sich bei den Dampf- und Motorschiffen das Verhältnis zwischen beladen und unbeladen ausgehenden Schiffen günstiger darstellt als bei den Kähnen, so ergibt sich bei Berücksichtigung der Tragfähigkeit ein anderes Bild.

Die durchschnittliche Ladung der beladen ankommenden Dampf- und Motorschiffe betrug 1932 103 t, die der abgefahrenen nur 51 t bei einer mittleren Tragfähigkeit von 253 t. Die beladen angekommenen Kähne waren durchschnittlich mit 244 t beladen, die abgefahrenen mit 156 t bei einer mittleren Tragfähigkeit von 339 t.[52] D. h., die Ausnutzung der beladen angekommenen Dampf- und Motorschiffe betrug 40,7%, die der abgegangenen 20,2%. Die

50. Errechnet nach den Angaben der Statistik des Deutschen Reichs über den Schiffsein- und -ausgang für Berlin, Jg. 1926—1932.
51. S. auch Anhang 8.
52. S. auch Anhang 8.

Ausnutzung der beladen angekommenen Kähne war hingegen 71,9%, die der abgefahrenen 46%.

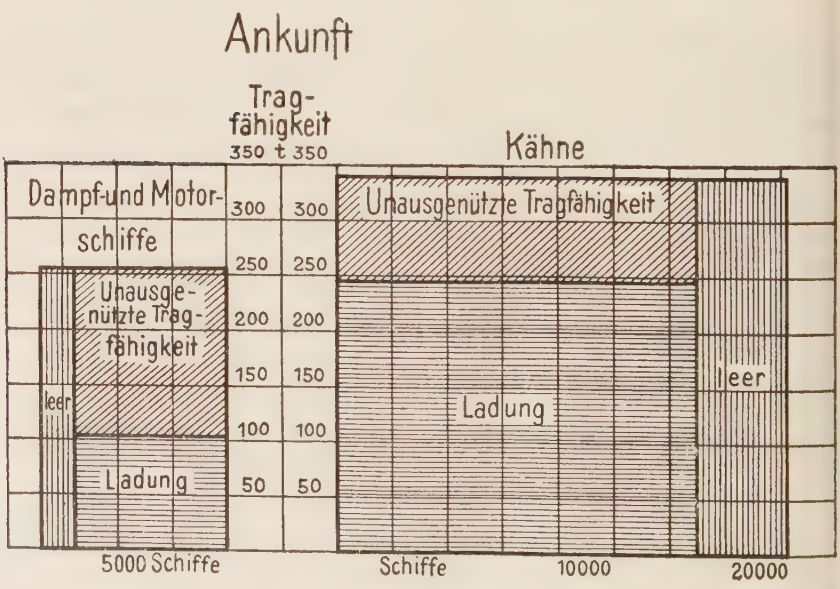
Nebenstehendes Schaubild zeigt, in welchem Verhältnis 1932 jeweils die Zahl der beladenen Schiffe und insbesondere die Menge der Ladung zum gesamten ein- und ausgehenden Schiffsraum stand. Die ungenügende Ausnutzung der ausfahrenden Schiffe, aber auch der ankommenden Dampf- und Motorschiffe geht daraus klar hervor.

Die Zahl der Berlin berührenden ausländischen Fahrzeuge ist nicht groß. Außer 29 Schiffen aus Danzig wurden 1932 gezählt.[53] Aus der Tschechoslovakei 176 Kähne, aus den Niederlanden 208 Kähne und 79 Motorschiffe, aus Polen 30 Kähne und aus Dänemark 13 Motorschiffe. Insgesamt 506 d. h. 0,8% aller gezählten Fahrzeuge und 1,2% des erfaßten Frachtraumes.

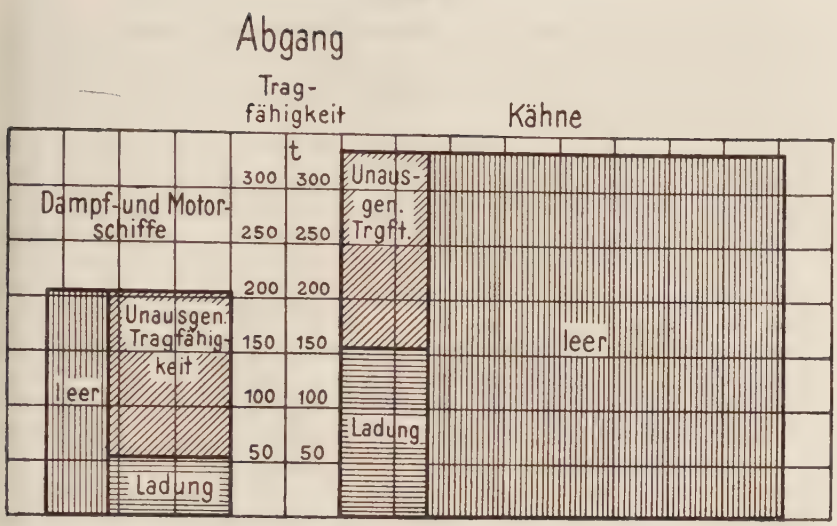
b) Auf den Hauptzufuhrwegen Berlins.

Als Ergänzung der vorstehend wiedergegebenen Zahlen über den Berliner Schiffsverkehr, die sich nur für den Gesamtverkehr ohne Unterscheidung der einzelnen Fahrtrichtungen geben ließen, interes-

Größe und Ausnutzung des Schiffsraums im Berliner Schiffahrtsverkehr 1932.



53. S. auch Anhang 8.



siert aber auch die Beanspruchung der einzelnen Hauptzufuhrwege. Die Verkehrsermittlungen des Statistischen Reichsamtes werden diese Anforderungen nicht ganz gerecht. Da aber die Wasserstraßenverwaltung derartige Zahlen für ihre Planungen beim Ausbau und zur Bewirtschaftung ihrer Wasserstraßen braucht, werden unabhängig von den Ermittlungen des Statistischen Reichsamtes, gleichzeitig als Ergänzung derselben, Erhebungen seitens der Potsdamer Regierung über die ihr unterstellten Märkischen Wasserstraßen angestellt.[54]

Da der Schleusendurchgang jeder Wasserstraße als der Verkehr dieser Wasserstraße angenommen wurde, kann die Verkehrsermittlung keinen Anspruch auf Vollständigkeit erheben. Denn der tatsächliche Verkehr der Wasserstraße ist größer, da alle die Fahrzeuge unberücksichtigt bleiben, die keine der gewählten Schleusen: Liebenwalde für die Obere-Havel, Niederfinow und Liepe für die Havel-Oder-Wasserstraße, Wernsdorf, Woltersdorf und Königswusterhausen für die Spree-Oder-Wasserstraße und Plaue — seit 1930 Groß-Wusterwitz — für die Havel-Elbe-Wasserstraße passieren. Durch diese Art der Ermittlung bleiben namentlich ein Teil der Baumaterialien-Fahrzeuge unberücksichtigt, soweit die Baustoffe in der Nähe Berlins gewonnen werden und deshalb die Zählstelle Liebenwalde nicht passieren muß. Hieraus ergeben sich namentlich

54. Die folgenden Untersuchungen stützen sich auf den Bericht des Märkischen Wasserbeirates über den „Verkehr auf den Märkischen und Mecklenburgischen Wasserstraßen in den Jahren 1927 bis 1931". S. auch Anhang 4.

in den Jahren 1928 und 1929, wo die Bautätigkeit Berlins äußerst rege war, große Unstimmigkeiten gegenüber dem Gesamtergebnis der Reichsstatistik und eine Vergleichbarkeit beider ist aus obigen Gründen nicht möglich.

Wie aus Anhang 4 ersichtlich ist, weist das Jahr 1928 in den Gesamtzahlen der 5 Wasserstraßen die meisten Fahrzeuge auf. Dagegen liegt die Höchstziffer bei den einzelnen Wasserstraßen verschieden, was seine Begründung vornehmlich in der Verschiedenheit der Witterungsverhältnisse findet. Auf der Spree-Oder-Wasserstraße beeinflußten namentlich die niedrigen Wasserstände der Elbe und Oder in den letzten Jahren den Verkehr sehr stark. Aber trotz dieser ungünstigen Fahrwasserverhältnisse weist sie immer noch die größte Verkehrsbelastung infolge der großen Kohlen- und Brikett-transporte aus Schlesien bzw. Königswusterhausen nach Berlin auf. Die hohe Verkehrsziffer von 27 000 Schiffen im Jahre 1927 wurde durch Instandsetzungsarbeiten am Schleusenabstieg Niederfinow im Hohenzollern-Kanal bedingt, wodurch für die Dauer von einigen Wochen der ganze Verkehr, soweit es die Fahrzeuge ab 300 t betraf, die den Finow-Kanal nicht passieren konnten, über den Oder-Spree-Kanal geleitet werden mußte.[55]

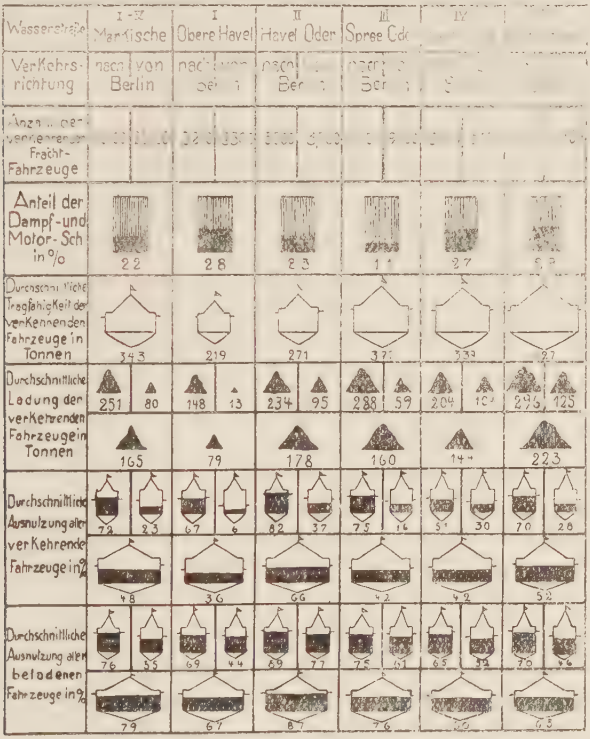
Durch die Inbetriebnahme der neuen Schleppzugschleuse Groß-Wusterwitz im Plauer-Kanal, der zwei alte Schleusen ersetzt, und ihn dadurch tarifarisch gegenüber der Unteren-Havel besserstellte, wurde sein Verkehr 1930 günstig beeinflußt. Um aber der hierdurch eingetretenen Abwanderung des Berlin-Hamburger Verkehrs von der Unteren-Havel über den Plauer-Kanal entgegenzutreten, erhöhte man bald die Abgaben der Schleuse Groß-Wusterwitz für den Verkehr von und nach Orten unterhalb der Havelmündung.[56]

Auffallend bei den Wasserstraßen II—V[57] ist ferner die verschieden starke Beanspruchung in Richtung von und nach Berlin. Diese Tatsache ist dadurch bedingt, daß der Verkehr zwischen Schlesien und „Berlin-unterhalb" auf der Hinfahrt den Hohenzollern-Kanal benutzt, weil er mit dem Strom fahrend auf der Oder Schleppkosten und auf den Märkischen Wasserstraßen Schiffahrtsabgaben spart. Auf der Rückfahrt hingegen stellt sich die Fahrt durch den Oder-Spree-Kanal billiger. Oderaufwärts wären größere Aufwendungen infolge der Schlepplöhne bis Fürstenberg erforderlich, bei geringeren Abgaben für Leerfahrzeuge durch den Oder-Spree-Kanal. Dasselbe gilt für den Verkehr zwischen Hamburg-Berlin hinsichtlich der Benutzung der Unteren-Havel und des Plauer-Kanals.

55. Bericht Nr. 1, S. 116.
56. S. auch S. 139 f.
57. Über die Abkürzungen der Wasserstraßen s. S. 27.

Wie sich im einzelnen der Verkehr auf den genannten Hauptwasserstraßen in den Jahren 1927—1931 gestaltete, ist aus Anhang 4 ersichtlich. Ebenfalls geht aus Anhang 4 die Tonnage aller auf den einzelnen Hauptzufuhrwegen Berlins gezählten Fahrzeuge, die Tragfähigkeit der beladenen sowie ihre Beladung hervor.

Nebenstehendes Schaubild[58] enthält für das Jahr 1931, zusammengestellt auf Grund der Angaben in Anhang 4, die durchschnittliche Tragfähigkeit aller gezählten Fahrzeuge, also der leeren und beladenen, ferner ihre Ausnutzung. Letztere ist dargestellt zunächst für alle und dann nur für die beladenen Fahrzeuge.



Die durchschnittliche Tragfähigkeit aller verkehrenden Fahrzeuge ist von 363 t im Jahre 1927 auf 343 t im Jahre 1931 gesunken, die durchschnittliche Ladung dagegen ist von 157 t 1927

58. Das Schaubild ist vom Verfasser angefertigt worden. Die Zahlenangaben sind, soweit sie nicht aus Anhang 4 direkt hervorgehen, auf Grund dieser Unterlagen errechnet worden.

auf 165 t 1931 gestiegen. Entsprechend dem großen Anteil der größeren Kahntypen auf der Unteren-Havel ist hier die durchschnittliche Tragfähigkeit mit 427 t gegenüber den anderen Wasserstraßen am größten.

Die durchschnittliche Ausnutzung aller verkehrenden Fahrzeuge ist von 46% 1927 auf 48% 1931 gestiegen, die durchschnittliche Ausnutzung nur der beladenen von 71% auf 79%. Auf eine hundertprozentige Ausnutzung wird der Durchschnitt der beladenen Kähne nicht nur wegen der stets schwankenden Wasserstandsverhältnisse zu stehen kommen, sondern auch, weil z. B. sperrige und im Verhältnis zur Masse leichte Güter den Schiffsraum zwar füllen, aber ohne daß ihr Gewicht die Grenze der Tragfähigkeit erreicht.

Im einzelnen ergibt sich die günstigste Ausnutzung aller Fahrzeuge mit 66% auf dem Hohenzollern-Kanal, da zwischen Berlin und Stettin ein reger wechselseitiger Verkehr besteht; die schlechteste Ausnutzung aller Fahrzeuge dagegen weist mit nur 36% die Obere-Havel auf, da auf dieser Wasserstraße ein ziemlich einseitiger Verkehr mit Baumaterialien nach Berlin besteht. Hieraus erklärt sich die nur 6%ige Ausnutzung aller Fahrzeuge in Richtung von Berlin. Aus demselben Grunde weist auch die Spree-Oder-Wasserstraße nur eine 16%ige Ausnutzung aller von Berlin kommenden Kähne auf, da sich zwischen Kosel und Berlin auch nur ein verhältnismäßig einseitiger Massengutverkehr von Brennstoffen abspielt.

IV. Die Schiffahrtsunternehmungen.

1. Die Kleinschiffahrt.

a) Die Einzelschiffer.

In der Binnenschiffahrt läßt man bei der Unterscheidung zwischen Klein- und Großbetrieb Kriterien gelten, wie sie Sombart bei seiner Unterscheidung von Handwerksbetrieb und kapitalistischem Großbetrieb anführt.[1] Der Begriff „Kleinschiffahrt" ist nicht im Sinne der statistischen Erfassung allein nach der Betriebsgröße zu definieren, d. h. nach Zahl oder Tonnengehalt der Schiffe, sondern es handelt sich beim Kleinschiffahrtsbetrieb um einen Handwerksbetrieb im Sinne der Terminologie Sombarts. Das Hauptkriterium dieses handwerklichen Kleinschiffahrtsbetriebes ist die nicht kaufmännische oder besser gesagt, die nicht kapitalistische Organisation. Bei der Kleinschiffahrt spielt die Kapitalinvestition eine geringe Rolle und deshalb ist der Unternehmer kein kapitalistischer Unternehmer. Er vereinigt vielmehr sämtliche Unternehmerfunktionen in seiner Hand, d. h. er ist nicht nur erster Geldgeber, Organisator und Leiter in einer Person, sondern auch erster Arbeiter und erster Gehilfe. Genau so, wie Sombart den seine eigene Droschke führenden Chauffeur als Handwerker im Verkehrsgewerbe bezeichnet, genau so ist der den eigenen Kahn führende Schiffer als Kleinschiffer zu bezeichnen. Dabei fehlt seinem Betrieb die kaufmännische Organisation, also ein neben dem „technischen Betrieb" besonders bestehender „Wirtschaftsbetrieb". Sein Betrieb „ist vielmehr betriebsorganisatorisch ergänzungsbedürftig", ist abhängig „von Unternehmungen, die ihm Ladungen oder Schleppaufträge verschaffen".[2] Daneben hält sich die technische Einrichtung in einem beschränkten Umfange und die Beziehung zwischen Arbeitnehmer und Unternehmer ist mehr auf das Patriarchalische eingestellt, wie etwa das Verhältnis eines Meisters zum Gesellen im handwerklichen Kleinbetrieb. Als Hauptkennzeichen der Kleinschiffahrt hat immer die Tatsache zu gelten, daß der Unternehmer im Betriebe gewissermaßen als erster Geselle mitarbeitet. „Die Personalunion zwischen Schiffseigner-Schiffsführer, zwischen Unternehmer-Betriebsleiter, zwischen

1. Sombart, „Gewerbewesen", Bd. 1, Berlin 1929.
2. Zschucke, „Vom Wesen der Kleinschiffahrt", in „Zeitschrift für Binnenschiffahrt", Nr. 5, 1932, S. 107.

dem Träger des Risikos des Unternehmens und dessen erstem Handarbeiter, das ist das bezeichnendste Merkmal."[3] Wenn oben gesagt ist, daß auch die technische Organisation eine gewisse Beschränkung zeigt — ein Handwerksbetrieb arbeitet niemals mit großdimensionalen Maschinen — so soll das bedeuten, daß der Kleinschiffahrtsbetrieb regelmäßig nur Dampfer- oder Kahnbetrieb ist und infolgedessen „rein betriebstechnisch gesehen ergänzungsbedürftig"[4] ist.[5] Es ist ein Vorzug der Groß-Schiffahrt, daß sie über eigenen Dampf- und über eigenen Kahnraum verfügt und somit von fremden Betrieben unabhängig bleibt.[5]

Nach der letzten veröffentlichten Bestandsaufnahme der Schiffahrtsbetriebe innerhalb der deutschen Binnenschiffahrt,[6] die zwar vom 1. 1. 1927 stammt, aber doch das heute noch Essentiale für die Märkische Schiffahrt wiedergibt, gehörten 76,6% aller gezählten Fahrzeuge und 83% der Gesamttonnage auf den Märkischen Wasserstraßen der Kleinschiffahrt an.[7] Sie stellt also auf den Märkischen Gewässern eine Macht dar, wie sie auf keinem anderen deutschen Stromgebiet beobachtet werden kann, was folgende Aufstellung aus dem Jahre 1926 zeigt:

Anteil der Kleinschiffahrt.

1. an den Fahrzeugen im	
Rheingebiet	46%
Elbegebiet	32%
Odergebiet	66%
Donaugebiet	12%
2. an der Gesamttonnage im	
Rheingebiet	41%
Elbegebiet	43%
Odergebiet	77%
Donaugebiet	4%

3. Zschucke, a. a. O., S. 107.
4. Zschucke, a. a. O., S. 107.
5. Die von der Schleppkraft emanzipierte Motorschiffahrt bildet eine Ausnahme und stellt deswegen auch die unangenehmste Konkurrenz der Reedereien dar.
6. Statistik des Deutschen Reichs, Bd. 343.
7. Zur Kleinschiffahrt wurden vom Verfasser alle Betriebe mit ein und zwei Fahrzeugen gezählt. Legt man dem Begriff „Kleinschiffahrt" das Fehlen jeglicher kaufmännischer Organisation zugrunde, so wird es auch Fälle geben, wonach Schiffseigner mit 3 und mehr Schiffen zur Kleinschiffahrt zu rechnen sind und obige Anteilszahlen würden sich noch zu Gunsten der Kleinschiffahrt verschieben.

Daß die damaligen Verhältnisse auch heute noch für das Märkische Wasserstraßengebiet gelten, ergibt sich aus der 70%igen Quote der Kleinschiffahrt im Märkischen Kartell. Nach Ansicht des Mitteldeutschen Schifferbetriebsverbandes wird aber diese Quote dem Verhältnis Kleinschiffahrt zu Großschiffahrt an der Tonnage gemessen nicht gerecht, weshalb der „Mitteldeutsche" für sich eine Quote von 82% in Anspruch nehmen will.

Die Märkische Kleinschiffahrt ist auch nicht von der Schleppkraftstellung der Reedereien abhängig. Sie ist vielmehr in der Lage, ihre Transporte mit eigenen Dampfern nicht nur im Gebiet der Märkischen Wasserstraßen, sondern auch auf der Oder und bis nach Hamburg allein zu bewältigen. Für Transporte nach der Mittel- und Oberelbe ist sie dagegen auf die größeren Schleppfahrzeuge der Reedereien angewiesen, da sich auf diesen Strecken die Märkischen Schlepper wegen der Stromverhältnisse zu wenig zugkräftig erweisen würden.

Die Bedeutung der Kleinschiffahrt im Schleppgeschäft auf den Wasserstraßen zwischen Elbe und Oder geht aus folgender Übersicht hervor.[8] 1933 wurden in Kleinschifferbesitz befindliche Schlepper gezählt:

im Odergebiet	182 Schlepper mit	23 405 PS
im Elbegebiet	13 Schlepper mit	3 450 PS
im Gebiet zwischen Elbe u. Oder	289 Schlepper mit	30 292 PS
im Gebiet d. ostpreuß. Wasserstraßen	17 Schlepper mit	2 065 PS

Für den nicht organisierten Kleinschiffer gibt es zwei Geschäftsmöglichkeiten: Er kann von Fall zu Fall Frachtverträge abschließen oder mit dem Verfrachter bzw. Ablader in einem festen Mietsverhältnis stehen.

Im ersten Fall trägt er das Risiko der Beschäftigungslosigkeit, hat aber wiederum die Möglichkeit der Ausnutzung einer guten Konjunktur und der Wasserstandsschwankungen, während er bei Kontraktbindungen mit festen Frachten den Vorteil günstiger Marktgestaltung gegen den Vorteil der dauernden Beschäftigung bei ständigem Einkommen eintauscht.

Die regelmäßig wiederkehrenden Schwankungen im Wasserstand und die Saisoneinflüße bedingen, daß sich eine Schleppreederei nicht immer auf die Beschäftigung ihres eigenen Materials beschränken kann, sondern zeitweise fremde Betriebsmittel, in erster Linie die der Kleinschiffer, in Anspruch nehmen muß. Daraus ist der für die Märkischen Wasserstraßen häufig typische Haus- oder Mietsschiffer entstanden.

8. Siehe Tab. 55 auf S. 157.

Ein derartiges Mietsverhältnis kann sich auch zwischen Abladerschaft und Kleinschiffer direkt bilden. So arbeiteten z. B. die Berliner Mühlen mit bestimmten ihnen zuverlässig erscheinenden Schiffern und verpflichteten diese, gegen eine feste Entschädigung dauernd für sie zu fahren bzw. ihre Fahrzeuge ständig in Betriebsbereitschaft zu halten. Die Mühlen konnten sich in diesen Fällen auf einen festen Fahrzeugpark stützen, der ihnen unter allen Umständen zur Verfügung stand, gleichgültig, ob der Raum knapp oder reichlich war und sie vom Frachtenmarkt unabhängig machte. Aber auch den Schiffern wurde auf diese Weise eine Existenz garantiert. Die brauchten nicht lange auf dem Markt auf Ladung zu warten.

In diesem Verhältnisse trat durch den Erlaß des Notrechtes für die gesamte mitteldeutsche Binnenschiffahrt eine Änderung ein. An die Stelle der ständigen Mietsverhältnisse trat das Reihenladen mit Hilfe der Meldestellen, welches zwar die Eignung der Fahrzeuge berücksichtigen soll, die persönliche Eignung des Schiffers aber ganz außer Acht läßt, und kein derartiges Vertrauensverhältnis wie früher mehr zwischen den Beteiligten aufkommen läßt.[9]

Sofern der Schiffer im freien Markt bleibt, ist er auf Vermittlungsorgane angewiesen, die ihm Güter zur Verladung zuweisen. In den meisten Fällen sind dies die Prokureure. Die Zahl der in Berlin tätigen gewerbsmäßigen Prokureure ist infolge der besonderen Struktur des Berliner Schiffahrtsverkehrs im Vergleich zu anderen Hafenstädten gering. Es gibt nur etwa 8 die Vermittlung von Frachtgeschäften gewerbsmäßig betreibende Personen. Dem früheren Mißstand im Maklergewerbe, daß Gastwirte nebenbei das Maklergeschäft ausüben konnten, wurde durch den Zwang, Kahnraum nur über die Meldestellen abzurufen, ein Riegel vorgeschoben. Die Meldestellenleiter, welche mit den örtlichen Verhältnissen eingehend vertraut sind, weisen jeden Abruf von Kahnraum durch wilde Makler strikt zurück.

Die Prokureure in Berlin haben sich im Laufe der Jahre auf einzelne Güterarten spezialisiert. So gibt es Vermittler für:

9. In letzter Zeit macht sich durch den Meldezwang und durch den Abruf von Kähnen nach der Reihenfolge ein Mangel dadurch bemerkbar, daß z. B. Schiffe, die sonst ausschließlich für den Kohlen-, Koks- und Brikettransport Verwendung finden, auch andere Güter zugewiesen erhalten. So klagen die Berliner Mühlen darüber, daß ihnen schmutzige und nicht einmal besenreine Kohlenkähne zur Beladung mit Mehl zugestellt werden, und es erst mit großen Anstrengungen und tagelangen Versäumnissen gelingt, diese Kähne so herzurichten, daß sie Mehl einnehmen können. Die Getreidehändler ihrerseits klagen darüber, daß sich in dem zur Entlöschung kommenden Getreide Kohlenreste befinden, wodurch sie Streit und Auseinandersetzungen mit ihren Abnehmern haben. — Dem Verfasser mitgeteilt von den Speichereibetrieben Groß-Berlins.

1. Getreide,
2. Kohlen, Briketts, Abbrände,
3. Baumaterialien,
4. Alteisen.

Einige von ihnen vermitteln auch gleichzeitig Schleppgeschäfte und sind Agenten auswärtiger Binnenschiffahrtsunternehmungen. Für ihre Vermittlungstätigkeit erhalten sie vom Schiffer eine Provision, die 5% des Beförderungsentgeltes nicht überschreitet. Der Provisionssatz für Schleppvermittlung beträgt in der Regel 1% vom Schlepplohn. Die frühere Unsitte, dem Makler für seine Tätigkeit einen festgesetzten Pfennigsatz pro Tonne zu gewähren, hat aufgehört. Durch die perzentuelle Festsetzung der Provision von der Fracht, neuerdings auch durch den Frachtenausschuß, kommt es dem Makler nicht nur darauf an, um jeden Preis das Geschäft für sich abzuschließen, sondern auch einen möglichst hohen Frachtsatz auszuhandeln.

Während sich das Geschäft zwischen den Verladern und dem Makler größtenteils telefonisch abwickelt, suchen die Kleinschiffer die Makler in deren Büros auf. Ebenso wie die großen Gesellschaften verfügen auch die Makler über einen guten Informationsdienst. Die Wasserstände der einzelnen Ströme werden ihnen von den einzelnen Stationen telefonisch durchgesagt, sodaß sie jederzeit über die jeweils herrschenden Wasserverhältnisse genau orientiert sind.

b) Die Genossenschaften.

„In Erkenntnis der Mängel einer kaufmännischen Organisation, hat die Kleinschiffahrt schon vor Jahrzehnten begonnen, durch Zusammenschluß auf genossenschaftlicher Grundlage sich gleichfalls eine kaufmännische Organisation zu schaffen, die für sie Angebot und Nachfrage auf den Schiffsfrachtenmärkten beobachtet, dauernde Verbindungen mit den Verladerkreisen unterhält und rechtzeitig Vertragsabschlüsse tätigt, durch die ausreichende Beschäftigung für die Genossenschaftler sichergestellt wird. Dabei haben diese Genossenschaften, soweit sie Kahneigner organisieren, durch Unterhaltung eigener Schlepparke oder durch vertragliche Abmachungen mit Genossenschaften von Schleppereignern für ihre Mitglieder gleichzeitig die erforderliche Schleppkraft sichergestellt, sich und ihre Genossen also auch in dieser Beziehung unabhängig von fremder Hilfe gemacht. Durch teilweise sehr umfangreiche Vertreternetze und gegenseitige Bindungen ist so eine den Großreedereien ähnliche Betriebsorganisation ins Leben gerufen worden."[10]

10. Zitiert nach Zschucke, a. a. O., S. 107.

Schätzungsweise sind vier Fünftel aller Kleinschiffer auf den Märkischen Wasserstraßen in Genossenschaften organisiert,[11] von denen folgende zu nennen sind:

Die Transportgenossenschaft zu Berlin,
Die Transportgenossenschaft „Dammhast" zu Zehdenick,
Die „Fortuna" Transportgenossenschaft zu Fürstenberg i. Meckl.,
Die Dampfergenossenschaft Deutscher Strom- und Binnenschiffer zu Fürstenberg/O.,
Die Vereinigte Schleppdampfergenossenschaft zu Spandau.

Die Transportgenossenschaft zu Berlin,[12] die größte ihres Typs in Deutschland, wurde 1898 gegründet. Sie besteht fast ausschließlich aus Märkischen Schiffern. Ursprünglich als reine Steinschiffer-Genossenschaft gedacht, mit dem Zweck, den um Berlin liegenden Ziegeleien gegenüber als organisierte Einheit auftreten und damit das Frachtenniveau heben zu können, entwickelte sie sich bald zu einer allgemeinen Transportgenossenschaft, die vornehmlich Frachtabschlüsse für Mauersteine, sonstige Baumaterialien, Getreide und Zuckerrüben tätigte. Das Interesse, welches die Kleinschiffer der Genossenschaft entgegenbrachten, illustriert die ständig gewachsene Mitgliederzahl in den Vorkriegsjahren. Im Gründungsjahr 1898 zählte sie 600 Mitglieder und erreichte 1907 einen Höchststand von 3963 Mitgliedern. Es folgte dann ein allmählicher Abgang, der größtenteils auf den Einfluß des Krieges zurückzuführen ist. Heute (1933) verfügt die T.G.B.[13] über etwa 2000 Mitglieder. An Tonnage sind etwa 600 000 t in ihr organisiert. Der Geschäftsanteil des einzelnen Genossen beträgt 200 RM., der neuerdings nicht mehr verzinst wird (früher 5%). Das Tätigkeitsgebiet der T.G.B. ist in 30 Bezirke eingeteilt, die sich auf die Gebiete der Elbe, Oder, Märkischen und Pommerschen Wasserstraßen erstrecken. Die Verteilung der Ladungen erfolgt nach dem Prinzip der Reihenschiffahrt. Während die T.G.B. ursprünglich lediglich die Vermittlung von Ladungen für ihre Genossen betrieb, ging sie im Laufe der letzten Zeit immer mehr dazu über, auch eigene Schleppdampfer zu erwerben, um die Genossen nicht völlig von den Schleppdampferbesitzern abhängig zu machen. Veranlassung hierzu bot das dauernde Steigen der Schlepptarife der Spandauer Schleppdampfergenossenschaft, — eine Vereinigung von 265 Schleppdampferbesitzern der Mark mit insgesamt 27 235 PS Schleppkraft —, von der

11. Nach Mitteilung der Transportgenossenschaft zu Berlin.
12. Zschucke, „Die Transport-Genossenschaft zu Berlin von 1898 bis 1923", Berlin 1923.
13. Abkürzung für die Transport-Genossenschaft zu Berlin = T.G.B.

die T.G.B. größtenteils ihre Kähne schleppen ließ. Heute verfügt die T.G.B. über 5 eigene Schleppdampfer und 4 Motorschlepper. Als eigenes Publikationsorgan besitzt sie die „Deutsche Schiffer-Zeitung", die neuerdings auch das amtliche Organ des Mitteldeutschen Schifferbetriebsverbandes darstellt.

Bis zum Erlaß des Notrechtes arbeitete die T.G.B. im Gegenseitigkeitsverhältnis mit der Transportgenossenschaft zu Zehdenick, der „Fortuna" Transportgenossenschaft zu Fürstenberg i. M., dem Verein der Saaleschiffer in Alsleben sowie mit der Dampfergenossenschaft Deutscher Strom- und Binnenschiffer zu Fürstenberg a. O. Die Tätigkeitsgebiete der obengenannten Vereinigungen waren genau festgelegt. Eine Konkurrenz im Fracht- und Schleppgeschäft innerhalb der abgegrenzten Bezirke blieb ausgeschlossen. Alle Mitglieder der obengenannten Vereinigungen hatten bei den Geschäftsstellen der T.G.B. die gleichen Rechte und Pflichten ihrer Genossen, sie mußten mit diesen der Reihenfolge nach mit Ladungsaufträgen versehen und auch abgeschleppt werden. Analoges galt umgekehrt für die Mitglieder der T.G.B. bei den anderen Genossenschaften.

Den Elbeverkehr der T.G.B. regelte ein Abkommen mit der „Neuen Norddeutschen und Vereinigten Elbeschiffahrts A.G.", nach welchem diese Gesellschaft sich verpflichtet hatte, die Mitglieder der T.G.B. sowie ihre Gegenseitigkeitspartner von Hamburg bis Böhmen sowie von und nach allen Zwischenstationen zu den jeweils gültigen Schleppsätzen zu schleppen. Ferner hatte sich die Gesellschaft bereit erklärt, ihren Bedarf an Kahnraum lediglich bei der T.G.B. zu decken; hingegen hatte diese sich verpflichtet, ihren vorrätigen Kahnraum der Gesellschaft zur Verfügung zu halten sowie ihre Mitglieder anzuweisen, ihre Fahrzeuge lediglich von der „Neuen Norddeutschen und Vereinigten Elbeschiffahrts A.G." abschleppen zu lassen.

Die T.G.B. hatte ferner auf allen wichtigen Verkehrsstrecken Verträge mit anderen Dampferorganisationen sowie mit privaten Dampferbesitzern abgeschlossen, um auch hier das Abschleppen ihrer Genossen sowie ihrer Gegenseitigkeitspartner sicherzustellen. Sämtliche Schlepplöhne wurden auf diesen Strecken gemeinschaftlich festgesetzt.

Außer der T.G.B. bestehen zur Zeit an Kleinschiffervereinigungen im Gebiete der Märkischen Wasserstraßen noch die Transportgenossenschaft „Dammhast" in Zehdenick mit 462 Mitgliedern, 109 000 t Kahnraum und 1 Schlepper mit 80 PS., die „Fortuna" Transportgenossenschaft in Fürstenberg i. M. mit 90 Mitgliedern, etwa 21 000 t Kahnraum sowie 8 Schleppdampfern mit zusammen 520 PS und die Dampfergenossenschaft Deutscher Strom- und Binnenschiffer Fürstenberg/O. mit 1726 Mitgliedern. Diese Ge-

nossenschaft verfügte nach dem Stande vom 31. 12. 1931 über 1217 Fahrzeuge mit insgesamt 568 500 Leertonnen, die einen Wert von 22,3 Mill. RM. darstellten. Sie besitzt ferner 19 eigene Schleppdampfer mit insgesamt 8100 PS. 98% ihrer Fahrzeuge befährt regelmäßig die Märkischen Wasserstraßen.[14] Diese Genossenschaft beschränkte sich ursprünglich lediglich auf das Schleppgeschäft, ging dann später aber auch zum Ladungsgeschäft über, um eine regelmäßige Beschäftigung ihrer Genossen sicherzustellen.

In den letzten Jahren ist auch die motorisierte Kleinschiffahrt dazu übergegangen, Betriebsvereinigungen von Privatmotorschiffsbesitzern in Form der G.m.b.H. zu bilden, die, wirtschaftlich gesehen, als Genossenschaften anzusprechen sind. Solche Gesellschaften sind die „Hamburg-Berliner Motor-Eilschiffahrt G.m.b.H.", die den Eilgutverkehr zwischen Hamburg und Berlin mit 7 eigenen Motorschiffen von insgesamt 1731 t Fassungsvermögen und 677 PS betreibt,[15] und die Motorschiffsreederei „Oder" G.m.b.H., die mit 14 Motorschiffen[16] einen regelmäßigen Eilverkehr zwischen Hamburg, Berlin, Stettin und Breslau unterhält.

Alles das, was die Notverordnungen der letzten Jahre der Binnenschiffahrt gebracht haben, wie Reihenfolgeladen und Reihenfolgeschleppen sehen die Satzungen aller genannten Genossenschaften schon seit Jahrzehnten für ihre Mitglieder vor. Die Frachtübernahmen erfolgen z. T. auf Grund eigener, zum Teil auf Grund der Elbereedereien- bzw. Oderreedereienbedingungen. Bei der Abrechnung mit den Genossen sind zwei Methoden gebräuchlich. Der Genosse erhält die Gesamtfracht abzüglich einer Provision und muß hiervon sämtliche Beförderungskosten wie Schlepplohn, Schleusenzölle und sonstige Abgaben begleichen. Die Genossenschaft kann aber auch diese Kosten übernehmen. Sie verpflichtet in diesem Fall das Mitglied gegen Anteilsfrachtzahlung.

Seit dem Notrecht müssen die Genossenschaften auch ihren Leerkahnraumbedarf ausschließlich durch die Meldestellen der Schifferbetriebsverbände decken und somit auch Nichtmitglieder beschäftigen.

14. Die Angaben sind dem Verfasser von den Genossenschaften auf Anfrage mitgeteilt worden.
15. Schiffahrts-Kalender für das Elbegebiet, die Märkischen Wasserstraßen und die Oder 1933, Dresden 1933, S. 237.
16. Ebenda, S. 238.

2. Die Großschiffahrt.

a) Die Güterbootsreedereien.

Aus der Natur des Märkischen Wasserstraßensystems als Verbindungsnetz zwischen Elbe und Oder erklärt es sich, daß fast alle Großunternehmen ihren Sitz im Elbe- oder Odergebiet haben. Den Linienverkehr auf allen wichtigen Relationen Berlins beherrschen fast vollständig die Elbereedereien,[17] unter ihnen namentlich die „Schlesische Dampfer-Compagnie-Berliner Lloyd A.G." und die „Neue Norddeutsche Vereinigte Elbeschiffahrts A.G.". Beide haben ihr Verkehrsnetz zwischen Hamburg und den östlichen Wasserstraßen ausgedehnt. Diese Entwicklung hat aber keineswegs, wie wir schon im vorigen Abschnitt gesehen haben, zu einem Niedergang der Kleinschiffahrt geführt, diese nimmt vielmehr im Märkischen Wasserstraßengebiet im Massengutgeschäft eine Machtstellung ein, mit der die großen Kapitalbetriebe zu rechnen haben.

Soweit von typisch Berliner und Märkischen Reedereien gesprochen werden kann, stellen sie mit Ausnahme der Ziegeltransport A.G. mehr oder weniger kapitalkräftige, in altem Privatbesitz befindliche Unternehmungen dar, welche selten über die Märkischen Wasserstraßen hinaus Verkehre unterhalten, sondern meistens die Orte bedienen, die von den großen Elbereederei-Fahrzeugen nicht befahren werden können.

Das größte Berliner Schiffahrtsunternehmen ist die Ziegeltransport A.G., ein Tochterunternehmen der Accumulatorenfabrik A.G., Berlin. Sie wurde 1906 mit dem Hauptzweck gegründet, für Accumulatoren als Schiffsantrieb einen Absatz zu finden. Das Aktienkapital beträgt 750 000 RM. und befindet sich ausschließlich in Händen der Accumulatorenfabrik. Die Flotte besteht aus 103 offenen eisernen Kähnen mit fast ausschließlich Accumulatorenantrieb. Die Kähne haben eine Geschwindigkeit von $4^1/_2$ km, aber infolge ihres elektrischen Antriebes nur einen begrenzten Aktionsradius von 80 km. Daraus erklärt es sich, daß das Hauptbetätigungsfeld der Ziegeltransport A.G. nur die Mark Brandenburg ist und das Unternehmen auf allen wichtigen Verfrachtungsplätzen über eigene Ladestellen für die Accumulatoren, in Zehdenick auch über eine eigene Schiffswerft verfügt. Die offenen Kähne gestatten lediglich Verfrachtungen von solchen Gütern, die der Witterung ausgesetzt werden können. Während in früheren Jahren das Haupt-

17. Siehe Näheres über die Struktur der Elbeschiffahrts-Gesellschaften bei Burmester, S. 99 ff. und Bayer, S. 115 ff.

transportgut Kies, Sand, Ziegel und Kalksteine darstellten, übernimmt die Gesellschaft in den letzten Jahren vornehmlich die großen Brenn- und Grubenholztransporte aus Mecklenburg. Einen Stückgutverkehr zur Mittel- und Oberelbe betreibt die Gesellschaft mit einigen Motorschiffen. An allen wichtigen Verfrachtungsplätzen in der Mark, in Berlin am Humboldt- und Nordhafen, verfügt das Unternehmen über eigene Umschlagseinrichtungen. Der eigentliche Hauptzweck der Ziegeltransport A.G. werbend für den Accumulator als Schiffsantrieb aufzutreten, konnte nicht erreicht werden, da die Schiffsbautechnik in den letzten Jahren wirtschaftlichere Antriebsformen ermöglicht hat.

Eines der ältesten Berliner Schiffahrtsunternehmen ist die Heinrich Zeitz G.m.b.H. Sie wurde 1896 als Berlin-Mecklenburgische Dampfschiffahrt Heinrich Zeitz gegründet und 1924 in eine G.m.b.H. umgewandelt. Das Stammkapital beträgt 6000 RM.; sämtliche Gesellschaftsanteile befinden sich in Familienbesitz. Die Gesellschaft, welche bei der Gründung nur einen Dampfer besaß, verfügt heute über drei Eildampfer und vier Motorschiffe mit einer Gesamttonnage von 1400 t und 440 PS. Sie betreibt als Spezialität einen Eilgutverkehr von Berlin nach Waren i. M. über Zehdenick/Fürstenberg. Expeditionen finden dreimal wöchentlich in beiden Richtungen statt. Haupttransportgüter sind von Berlin aus Kolonialwaren und Stückgüter aller Art, während aus Mecklenburg landwirtschaftliche Produkte gebracht werden. Die Gesellschaft besitzt in Berlin am Nordhafen einen eigenen Elektrokran und eigene Lagerräume.

Auf der Strecke Berlin-Stettin fuhren ehemals zwei alte Berliner Reedereien: Heinrich Maass Nachfolger und C. Rothenbücher G.m.b.H. mit je 7 Dampfern. Als Heinrich Maass Nachfolger nach dem Kriege von der „Neuen Norddeutschen" aufgekauft wurde und der Reederei Rothenbücher dadurch ein noch größerer Konkurrent erwuchs, ging letztere 1922 mit der „Neuen Norddeutschen" eine Betriebsgemeinschaft unter der Verwaltungsgesellschaft „Ostdeutsche Eilschiffahrt G.m.b.H." ein, die seitdem einen täglichen Eildampferverkehr von Berlin nach Stettin mit Anschluß an die Tourendampfer nach Ostpreußen, Nord- und Ostseehäfen unterhält. Ihr Schiffspark besteht aus 14 Dampfern mit insgesamt etwa 3000 t.

Schließlich sei noch die kleine Potsdamer Reederei Julius Brose erwähnt. Sie unterhält mit 3 Finowmaßkähnen und einem Schleppdampfer von 100 PS einen regelmäßigen Stückgutverkehr zwischen Potsdam und Berlin bzw. Werder, Ketzin.

Einen direkten Seeverkehr von Berlin aus betreibt seit 1931 die Skandia-Linie Reederei G.m.b.H. Ihre Geschäftsanteile befinden

sich sämtlich in Händen der „Midgard" Deutsche See-Verkehrs-A.G., Nordenham, einem Tochterunternehmen Hugo Stinnes.[18]

Der Berliner Seeverkehr ist im Gegensatz zum Rhein-See-Verkehr noch jungen Datums. Erst die Fertigstellung des Hohenzollern-Kanals, der eine genügende Fahrwassertiefe im Berlin-Oder-Verkehr mit sich brachte und die Herstellung von Fahrzeugen, die neben Seetüchtigkeit die Fähigkeit besaßen, die Binnenwasserstraßen ab Stettin nach Berlin zu befahren, schufen die Voraussetzungen für eine direkte Seeverbindung Berlins.

Die Skandia-Linie hat regelmäßige Dienste nach Kopenhagen, Malmö und Gotenburg sowie nach dem Rhein mit je 2 Dieselmotorschiffen eingerichtet. Die Fahrzeuge haben eine Tragfähigkeit von 200—250 t und eine Motorenleistung von 60—120 PS. Ihre Geschwindigkeit beträgt 12 km, sodaß sie die Strecke Berlin—Kopenhagen bei gutem Wetter in zwei Tagen zurückzulegen vermögen. Die Abfahrten erfolgen regelmäßig wöchentlich einmal.

Nur hochwertige Stückgüter machen bei dem relativ geringen Ladungsvermögen der verwendbaren Motorschiffe die Einrichtung solcher durchgehenden Seeverkehre rentabel. Nach Schweden werden fast alle deutschen Exportartikel, vor allem Kabel, befördert. Von dort bringen die Fahrzeuge in erster Linie Stahl und Papier mit. Die Frachten sind in beiden Richtungen, sowohl nach den nordischen Staaten als auch nach dem Rhein, äußerst gedrückt. In Stettin konkurriert die Küstenschiffahrt mit der Flußseeschiffahrt und im direkten Verkehr nach dem Rhein betreiben außer der Skandia-Linie noch die Rhenania Transport G.m.b.H., die Westfälische-Transport A.G. Dortmund sowie die Firma Milchsack, Duisburg durchgehende Stückgutverkehre. Die Stückgutfrachten Berlin-Niederrhein, die normalerweise im Durchschnitt per t 20 RM. betragen, waren 1933 oft auf 14 RM. gedrückt.[19]

Der Vorteil eines solchen durchgehenden Berlin-See-Verkehrs liegt in dem ersparten Umschlag im Seehafen mit den damit verbundenen Nachteilen wie Zeitaufwand, Kosten und mitunter auch Qualitätsminderung.

b) Die Werksreedereien.

Im Gebiet der Märkischen Wasserstraßen läßt sich oft eine Verbindung zwischen Schiffahrt und Baumaterialienindustrie wahrnehmen. Große Kies- und Steingrubenbesitzer haben sich einen

18. Nachdem die Firma Stinnes ihre Beteiligung zum 15. Dezember 1933 gekündigt hatte, ist diese Gesellschaft mit dem 1. Januar 1934 in Liquidation getreten. „Deutsche Verkehrs-Nachrichten" vom 5. 1. 1934.
19. „Deutsche Verkehrs-Nachrichten", 22. 12. 1933.

eignen Schiffspark angegliedert, um auf diese Weise von fortwährenden Neuabschlüssen mit Transportunternehmungen und damit von mancherlei Faktoren wie Schiffsraumangebot und -nachfrage und sonstigen Marktverhältnissen (z. B. Kleinwasser) unabhängig zu sein und besser auf weite Sicht disponieren zu können. Bei relativ billigem Massengut wie Steine, Sand, Kies und Erden ist im erzielten Preis ein verhältnismäßig hoher Prozentsatz für Frachtkosten bis zum Verbrauchsort einkalkuliert und daher kann eine kleine Frachtensteigerung zu einer verhältnismäßig großen Gewinnschmälerung bzw. Preiserhöhung führen. Deshalb haben sich eine Reihe von Kies- und Steingrubenbesitzern der Mark, welche regelmäßig größere Transporte zu bewältigen haben, eine eigene Werksflotte angeschafft.

An solchen reinen Werksreedereien, d. h. Unternehmungen, welche die Beförderung eigener Güter mit eigenen Fahrzeugen vornehmen, bestehen in Berlin folgende:

Tabelle 46:

Werksreederei	Zahl der Kähne	Durchschnittl. Tragfähigkeit	Zahl der Schlepper
Märkische Sandwerke G.m.b.H.	33	230 t	1
Gebr. Tabbert, Berliner Mörtelwerke	9	200 t	1
Vereinigte Berliner Mörtelwerke	10	200 t	2
Robert Guthmann	18	250 t	3

Sind derartige Werksreedereien Industrieunternehmungen angegliedert, so können sie sehr häufig die Fertigerzeugnisse an den Verbrauchsort und von dort bzw. von dessen Umgebung Roh- oder Hilfsstoffe zur Unternehmung zurückbefördern. Durch diese Rückfracht ist dann eine bestmögliche Ausnutzung der Werksflotte gewährleistet. Bei den Kies- und Steingruben, häufig auch bei Industrieunternehmungen, ist aber eine solche Rückfracht für die Unternehmung selbst nicht immer möglich, sie müssen sich daher auf dem Frachtenmarkt fremde Güter beschaffen und treten dadurch als Konkurrenten der Berufsschiffahrt auf. Die Märkischen Sandwerke hatten beispielsweise langfristige Verträge zur Abfuhr von Schutt bei Ausschachtungsarbeiten mit der Stadt Berlin geschlossen und sich dadurch teilweise sehr rentable Rückfracht gesichert, die sie außerdem für die vertragsmäßige Auffüllung ihrer Sandgruben verwenden konnten. Das Notrecht der Binnenschiffahrt brachte allerdings auch hier Erschwerungen, weil danach als Werkverkehr nur

der „von nicht der Schiffahrt dienenden gewerblichen (nicht Handels-)Unternehmungen mit eigenen Fahrzeugen ausgeführte Verkehr, soweit er dem Empfang oder Versand des betreffenden Werkes dient,“[20] betrachtet wird.

Dadurch wird nun bei vielen Betrieben die Rentabilität einer eigenen Werksflotte in Frage gestellt, weil sie in der durch Werksverkehr nicht versorgten Richtung keine fremden Transporte mehr übernehmen dürfen. Es besteht allerdings innerhalb des Notrechtes die Möglichkeit, daß verschiedene Unternehmungen eine Werksverkehrsgruppe bilden, d. h. mehrere sich ergänzende Unternehmungen eine Werksflotte schaffen und dadurch auch für die Rückfracht eigene Güter gesichert werden. Auf diese Art können auch durch Zusammenschluß von Unternehmungen, deren Kahnbedarf im Laufe des Jahres größeren Schwankungen unterworfen ist, Saisoneinflüsse ausgeschaltet und eine bestmögliche Beschäftigung der Werksflotte erreicht werden.

c) Die Personenbootsreedereien.

Dank der wasserreichen und landschaftlich schönen Umgebung Berlins reicht die Geschichte der Personenbootsreedereien bis in die Mitte des vorigen Jahrhunderts zurück. Außer der „Stern“-Gesellschaft sind alle Unternehmungen alte in Privathänden befindliche Reedereien, die in früheren Jahrzehnten neben der Personenschiffahrt im Winter, wo das Personengeschäft ruhte, auch das Schleppgeschäft pflegten. Als dann aber die Verdienstmöglichkeiten durch den scharfen Wettbewerb der Spezialschlepper immer mehr beschnitten wurden und der Ausbau der Berliner und Märkischen Wasserstraßen größere Kahntypen zuließ, erwiesen sich bald die Personenschiffe als zu wenig zugkräftig und arbeiteten infolgedessen unrentabel. Dieses veranlaßte alle Reedereien im Laufe der Jahre sich nur auf den reinen Personenbeförderungsdienst zu beschränken. Eine Kombination von Personenbeförderung mit Stückgutversand wie auf dem Rhein gibt es auf den Berliner Wasserstraßen nicht. Hier würden die zahlreichen privaten Motorbootsbesitzer mit ihren wendigen Fahrzeugen in dem weitverästelten Berliner Wasserstraßengebiet das Gütergeschäft der Personenbootsreedereien sehr beschneiden.

1888 wurde die erste größere Personenschiffsreederei, die Spree-Havel-Dampfschiffahrtsgesellschaft „Stern“ mit 32 Dampfschiffen gegründet. Die Zahl ihrer Dampf- und Motorschiffe steigerte sich bis zum Jahre 1914 auf 70. Der Krieg zwang einen Teil der Flotte

20. Vgl. § 1, Abs. 6 der 5. Durchführung des Gesetzes zur Bekämpfung der Notlage der Binnenschiffahrt vom 16. Juni 1933) vom 1. Sept. 1933. „Deutscher Reichs- und Staatsanzeiger“ Nr. 208.

zu verkaufen und in den Nachkriegsjahren mußte infolge des scharfen Wettbewerbes mit anderen Privatreedereien ein weiterer Teil wegen Überalterung verschrottet bzw. umgebaut werden. 1933 verfügte diese Gesellschaft über eine Flotte von 26 Dampfern mit einem Fassungsvermögen von insgesamt 7795 Personen und 9 Motorschiffen mit einem Fassungsvermögen von insgesamt 1118 Personen. Der Geschäftsbetrieb der „Stern" ließ in den letzten Jahren sehr zu wünschen übrig. Die Reedereien Nobiling, Kieck und Bauer wurden mit ihren neueren, komfortabler eingerichteten Fahrzeugen immer schärfere Wettbewerber der „Stern", die seit 1929 einen ständigen Einnahmerückgang zu verzeichnen hatte. 1929 beliefen sich die Einnahmen auf 1,2 Mill., 1930 auf 0,9 Mill., 1931 auf 0,8 Mill., 1932 auf nur noch 0,25 Mill. RM.[21] Dieser Geschäftsrückgang nebst fehlgeschlagenen spekulativen Investitionen hatte Ende des Jahres 1932 die Anmeldung des Konkurses zur Folge. Im Frühjahr 1933 wurde darauf hin von verschiedenen Gläubigern als Auffang-Gesellschaft die „Stern-Dampfer-G.m.b.H." mit einem Stammkapital von 100 000 RM. gegründet. Wie in vergangenen Jahren besteht auch jetzt noch zwischen der vom Kreise Teltow betriebenen Personenschiffahrt und der „Stern" eine Fahrgemeinschaft und Gewinnpoolung. Der Fahrbetrieb wird auf der Oberspree, Unterspree, Havel sowie auf dem Tegeler See fahrplanmäßig durchgeführt. Obwohl die Sterngesellschaft den größten, aber z. T. veralteten Schiffspark von allen Berliner Reedereien aufweist, laufen ihr in den letzten Jahren eine Reihe in reinem Privatbesitz befindlichen Unternehmungen infolge ihrer neueren luxuriöser eingerichteten Salon-Dampfer den Rang ab. Trotzdem nimmt die „Stern" kraft ihrer guten Beziehungen zu amtlichen Stellen auf dem Wannsee nebst angrenzenden Gewässern eine gewisse Monopolstellung ein, da anderen Gesellschaften hier das Fahren sehr erschwert wird.

Neben der „Stern" betreiben noch 43 andere Reedereien das Personengeschäft auf den Berliner Wasserstraßen, von denen als kapitalkräftigste Nobiling, Bauer und Kieck anzusprechen sind. Diese besitzen auch die größten und zugleich luxuriösten eingerichteten Personenschiffe auf den Berliner Wasserstraßen. Das Fassungsvermögen des „Kolumbus" von Kieck und des „Vaterland" von Nobiling beträgt beispielsweise je 800 Personen.

Im „Reederverband der Märkischen Personenschiffahrt" sind außer der Stern-Gesellschaft alle den Personenverkehr pflegenden Reedereien mit insgesamt 135 Dampfschiffen, die ein Gesamtfassungsvermögen von über 30 000 Personen aufweisen, zusammengefaßt. Zweck dieses Verbandes ist es, die gemeinsamen Interessen der Per-

21. Zeitschrift für Binnenschiffahrt, Jg. 1933, S. 41.

sonenschiffahrtsunternehmer der Märkischen Wasserstraßen gegenüber Behörden zu vertreten. Im Sommer 1933 wurden über diesen Verband ebenfalls Abschlüsse über Personenbeförderungen mit großen Verbänden getätigt und, soweit es mit den Wünschen derselben vereinbar war, paritätisch auf die Mitglieder verteilt.

Neben den Dampfreedereien betreiben noch etwa 66 private Motorbootsbesitzer, die im „Verein gewerblicher Motorbootsbesitzer und Fährpächter Berlins und Umgegend e. V." zusammengefaßt sind, das Personengeschäft. Diese Motorbootsbesitzer sind zum größten Teil Fährpächter, die den Übersetzverkehr zwischen Hauptverkehrspunkten betreiben und daneben oft 1—3 Motorschiffe besitzen, mit denen sie die Gegenden abfahren, in denen die großen Dampfer der Reedereien infolge ihres Tiefganges nicht verkehren können. Sie ergänzen zugleich die Personenreedereiflotten in der Hauptsaison, in welcher der Schiffspark der Reedereien zur Bewältigung des Verkehrs nicht ausreicht. Die Reedereien mieten dann tageweise die Schiffe dieser privaten Motorbootsbesitzer.

Die Reedereien geben zu Beginn einer jeden Saison am 15. Mai einen Fahrplan für regelmäßige Frühjahrs- und Sommertourenfahrten, sowie für Frühjahrs-, Sommer-, Herbst- und Wintersonderfahrten heraus.

Das Überangebot an Schiffsraum und der scharfe Konkurrenzkampf zwischen den Reedereien hat ein tiefes Fallen der Fahrpreise in den letzten Jahren zur Folge gehabt. Aus diesem Grunde wurde im Sommer 1933 in der Berliner Personenschiffahrt der Versuch gemacht, eine Tarifgemeinschaft zu bilden. Die am meisten von fast allen Reedereien befahrenen Gebiete, zugleich die landschaftlich schönsten Teile, von Oberspree und Havel, wurden in je 6 Zonen aufgeteilt und für jede dieser Zonen Mindesttarifsätze festgelegt. Ebenso wurden die Fahrpreise für Vereins-, Schulen-, Ferien- und Sonder-Fahrten einheitlich geregelt. Aber da von vornherein 20% aller Dampf- und Motorschiffsbesitzer dem Ring fernblieben und auch innerhalb der Gemeinschaft die Uneinigkeit sehr groß blieb, wurde die Konvention schon nach kurzer Zeit gesprengt und der schrankenlose Wettbewerb entbrannte von neuem zu Gunsten des reisenden Publikums. Seitens des „Reederverbandes der Märkischen Personenschiffahrt" wurde daraufhin seinen Mitgliedern empfohlen, die festgesetzten Mindestpreise, wenn möglich, wenigstens als Richtpreise einzuhalten.

V. Die Schiffahrtsgeschäfte.

Unter Schiffahrtsgeschäften werden im folgenden das Fracht-, Schlepp- und Lagerkahngeschäft verstanden. Sie finden nur insoweit Behandlung, als sich bestimmte Schiffahrtsgebräuche oder andere Besonderheiten innerhalb der Märkischen bzw. Berliner Binnenschiffahrt feststellen ließen.

1. Das Frachtgeschäft.

Für die Begriffsbestimmung des Frachtgeschäftes in der Binnenschiffahrt ist das HGB maßgebend. Nach § 425 ist Frachtführer, „wer gewerbsmäßig die Beförderung von Gütern zu Lande, auf Flüssen, oder sonstigen Binnengewässern" übernimmt. Daher versteht man unter Frachtgeschäft im Binnenschiffahrtsverkehr die vertragsmäßige Übernahme der Beförderung von Sachgütern (auf Flüssen und Binnengewässern) gegen Entgelt, sofern der Transportunternehmer die Güter während der Beförderung in seinen Gewahrsam zu nehmen und Beförderungsmittel außerhalb seiner Person und des Gutes (also Kahnraum) zur Anwendung zu bringen hat".[1] Da die Bestimmungen über das Frachtgeschäft sowohl im BSchG als auch im HGB dispositiver Natur sind, haben die Reedereien, die Genossenschaften und Kleinschiffer z. T. eigene Verfrachtungsbedingungen aufgestellt. Das Frachtgeschäft im Massen- und Stückgutverkehr vollzieht sich zwischen Reedereien und Verladern auf den Märkischen Wasserstraßen in der Regel nach den Verfrachtungsbedingungen der Elbe- oder Oderreedereien. Die Kleinschiffahrt hat z. T. ihre eigenen Bedingungen. Sie schließt Verträge über Massenverfrachtungen sowohl in Zeitcharter als auch pro Gewichtseinheit ab. Über den Abschluß eines Frachtgeschäftes wird ein Frachtvertrag, auch Schlußschein genannt, ausgestellt, in welchem die Bedingungen, die dem Frachtgeschäft zugrundeliegen, enthalten sind. Als Beispiel ist nachstehend ein Schlußschein wiedergegeben, wie er von den Märkischen Genossenschaften gebraucht wird:

1. Hellauer, „Nachrichten- und Güterverkehr", S. 74.

Schluß-Schein.

Ich, endesunterzeichneter Schiffseigner . . . . . aus . . . . verpflichte mich, mit dem mir gehörigen Deckkahn . . . t . . . vermessend, Revisionsattest Klasse I vom . . . . versehen, für die Transportgenossenschaft zu Berlin oder deren Auftraggeber . . . . . eine Ladung . . . . von ca , , , , t von . . . . . nach . . . . , zur Fracht von RM, , , , , , p. t., Hamburg und Stettin frei Seeschiffsseite zu übernehmen.

Bei Beladung ab . . . . . ermäßigt sich die Fracht um . . . . . Lade- und Löschzeit ist gesetzlich. Ich bin verpflichtet, die Säcke frei Deck zu liefern. Die mir übergebene Stückzahl bzw. das mir zugewogene Gewicht verpflichte ich mich, nach Beladung durch Unterschrift anzuerkennen. An Frachtvorschuß erhalte ich ein Drittel der Fracht nach erfolgter Beladung, während mir die Restfracht nach Vorlage eines ordnungsmäßigen Ablieferungsscheines zusteht.

An Provision zahle ich . . . . .% der Bruttofracht.

Zuladung darf ich nur mit Zustimmung der Genossenschaft aufnehmen. Nach erfolgter Beladung habe ich diese Reise sofort anzutreten und ohne Unterbrechung fortzusetzen. Die Schlußscheinbedingungen behalten auch nach Unterzeichnung der Ladescheine Gültigkeit. Mündliche Vereinbarungen, welche in dem Schlußschein nicht aufgenommen worden sind, haben keine Gültigkeit.

Berlin, den . . . . . 1933.

Unterschrift des Schiffers.

Durchfracht-Konnossemente von und nach Berlin haben noch keine große Bedeutung erlangt. Sie stellen ein durchgehendes Dokument vom Abgangs- bis zum Bestimmungsort für Transporte dar, die nicht nur mit einem, sondern mit mehreren Transportmitteln Beförderung finden. An solchem Transport sind mindestens 2, meistenteils aber auch 3 Verkehrsinstitute: Eisenbahn, Binnenschifffahrt und Seeschiffahrt beteiligt.

Die wirtschaftliche Bedeutung des Durchgangskonossements liegt darin, daß der Ablader in die Lage versetzt wird, sobald er seine Ware zur Verladung gebracht hat, Zahlung zu erhalten. Praktisch ist die Möglichkeit gegeben, im internationalen Güteraustausch von und nach Berlin Durchgangskonnossemente bis auf einige wenige Ausnahmen zu zeichnen. Wie die Hamburg-Amerika-Linie mitteilt, können nur von Australien und Niederländisch-Indien keine Durchgangskonnossemente nach Inlandsplätzen gezeichnet werden.

So kann man z. B. ein Durchgangskonnossement für eine Sendung erhalten, die per Bahn ab Gulben in Berlin eintrifft, von Berlin auf dem Binnenwasserweg nach Hamburg weiterbefördert wird, von Hamburg über See nach New York zur Verladung kommt und dann schließlich bahnwärts nach Buffalo weitergeht.

Maßgebend für die Beteiligten, insbesondere für die Bank, die das Durchfrachtkonnossement bevorschußt, ist der Aussteller desselben. Besitzt er das Vertrauen der Bank, so ist ohne weiteres die Möglichkeit der Beförderung eines Gutes auf Durchgangskonnossement gegeben. Die Aussteller sind daher nur Firmen von internationalem Ansehen. Kleinere Verkehrsunternehmungen können ihrer Kundschaft keine Durchgangskonnossemente verschaffen.

Von den Bestimmungen über das Frachtgeschäft sollen weiter die Lade- und Löschfristen sowie die Liegegelder behandelt werden, da sich sowohl für die Anzeige der Lade- und Löschbereitschaft als auch für die Liegegelder in Berlin ein Schiffahrtsbrauch entwickelt hat.

Bei Berechnung der Fracht wird neben der Art und Beschaffenheit der Güter, sowie der Dauer der Beförderung auch der Zeitraum berücksichtigt, der zum Ein- und Ausladen der Güter zur Verfügung steht. Während der Handel ein Interesse an längeren Lade- und Löschfristen hat und häufig die gesetzlich festgelegten Lösch- und Ladezeiten voll ausnutzt, will der Frachtführer sein Fahrzeug so schnell als möglich wieder zu anderen Geschäften verwenden. Diese für die Einladung der Frachtgüter zur Verfügung stehende Zeit, die Ladezeit, wird ebenso wie die Löschzeit, bei der Festsetzung der Fracht berücksichtigt. Es ist deshalb in der Fracht gleichzeitig ein Entgelt für diese Inanspruchnahme der Lade- und Löschzeit einkalkuliert, und bei darüber hinausgehender Benutzung des Fahrzeuges ist eine besondere Entschädigung (Liegegeld) für entgangene Einnahmen aus anderweitiger Nutzbarmachung des Fahrzeuges zu entrichten.

Eine besondere Festsetzung der Lösch- und Ladefristen in den einzelnen Frachtverträgen erfolgt selten. Dagegen wird häufig auf die Verfrachtungsbedingungen der großen Reedereien Bezug genommen, die eine Regelung der Lade- und Löschfristen vorsehen. So enthalten die Verfrachtungsbedingungen der Oder-Reedereien in den §§ 4 und 18 Festsetzungen von Lade- und Löschzeiten, die gegenüber früheren Jahren erheblich herabgesetzt sind. In gleicher Weise haben auch die Verfrachtungsbedingungen der Elbe-Reedereien in den §§ 12 und 21 eine Abänderung erfahren. Im übrigen gelten die gesetzlichen Bestimmungen. Nach § 29 des BSchG beginnt die Lade- bzw. Löschzeit „mit dem auf die Anzeige der Ladebereitschaft folgenden Tage". Diese Anzeige muß an einem Werktage „vor dem

Schluß der ortsüblichen Geschäftsstunden erfolgen" (§ 28 BSchG). Diese sind in Groß-Berlin nach Schiffahrtsgebrauch an den Kohlenumschlagsplätzen und im übrigen Massengutverkehr bei starkem Andrang von 6 Uhr bis 18 Uhr festgesetzt. Hingegen beginnen die Reedereien erst um 7 Uhr, die Berliner Häfen und Speicher erst um $7^1/_2$ Uhr mit dem Löschgeschäft. Im Berliner Schiffahrtsverkehr kann der Frachtführer die Lade- und Löschbereitschaft bereits anzeigen, sobald er mit seinem Fahrzeug an der Grenze des Berliner Hafengebietes eingetroffen ist, d. h. an den Schleusen Ostgrenze, Plötzensee und Charlottenburg, sofern er sicher imstande ist, bis zum Beginn des nächsten Werktages den angewiesenen Lösch- oder Ladeplatz zu erreichen. Als ordnungsmäßige Anzeige gilt schon die telefonische Meldung von einer der an diesen Schleusen errichteten Schiffermeldestellen.[2]

Diese Stellen sind von der Handelskammer Berlin im Einvernehmen mit den beteiligten Wirtschaftskreisen aus dem Grunde errichtet worden, um den Verkehr zwischen Frachtführern und den als Empfänger in Betracht kommenden Firmen zu vermitteln, insbesondere die Ankunft der Fahrzeuge anzuzeigen und die Anweisung hinsichtlich des Löschplatzes einzuholen. Die Meldung der Löschbereitschaft ist nach § 47 BSchG an keine Form gebunden, sodaß der Frachtführer sich zu ihrer Weitergabe einer anderen Person ohne weiteres bedienen kann. Gleichzeitig dienen diese Stellen zur Erledigung anderer dem Schiffer polizeilich und steuerlich obliegenden Verpflichtungen. Die in diesen Meldebüros tätigen Vermittler werden von den Wasserbauämtern zu ihrem Gewerbebetriebe zugelassen und beaufsichtigt. Die zur Erhebung kommenden Gebühren sind laut Tarif festgesetzt.

Bei Teilladungen gilt das für die Lade- bzw. Löschbereitschaft oben Gesagte für den ersten Empfänger. Die Meldung bei den Empfängern der übrigen Ladung erfolgt nach Handelsbrauch in Berlin jeweils telefonisch vom vorhergehenden Löschplatz. Die Löschzeit beginnt lediglich erst mit der Stunde des Werktages, wo der Frachtführer gemäß seiner Voranzeige den ihm angewiesenen Löschplatz erreicht hat.[3]

Diese so in Lauf gesetzten Lade- und Löschfristen sind nach Tagen unter Zugrundelegung des Ladungsgewichtes abgestuft. Maßgebend ist grundsätzlich das im Frachtvertrag angegebene Gewicht. Da die heutigen Umschlagseinrichtungen ein schnelleres Ent- und Beladen gewährleisten als zur Zeit des Inkrafttretens des Binnen-

2. Gutachten der Industrie- und Handelskammer zu Berlin C 5636/33 (XII A 9), veröffentlicht in ihren „Mitteilungen" vom 25. 10. 1933, S. 782.
3. Ebenda.

schiffahrtsgesetzes wurde im Verordnungswege von den zuständigen Behörden auf Drängen der Schiffahrtskreise ab 1. Januar 1929 eine Verkürzung derselben vorgenommen, die aber den Forderungen der Binnenschiffahrt noch nicht gerecht wird. Eine Reihe Güter wird noch bedeutend schneller umgeschlagen und dafür muß Großverladern eine billigere Fracht eingeräumt werden. Die heute geltenden Lösch- und Ladezeiten weisen gegenüber den im BschG genannten eine Kürzung von rund ein Viertel auf.[4] Ab 1. Januar 1929 gelten für das Gebiet der Elbe, Oder und der Märkischen Wasserstraßen folgende Lösch- und Ladezeiten:[5]

Tab. 47:

Gesamtladungen	Tage	Teilladungen
bis zu — Tonnen	1	bis zu 75 Tonnen
„ „ 50 „	2	„ „ 150 „
„ „ 125 „	3	„ „ 225 „
„ „ 200 „	4	„ „ 300 „
„ „ 250 „	5	„ „ 375 „
„ „ 300 „	6	„ „ 450 „
„ „ 350 „	7	„ „ 525 „
„ „ 400 „	8	„ „ 600 „
„ „ 475 „	9	„ „ 700 „
„ „ 550 „	10	„ „ 800 „
„ „ 625 „	11	„ „ 900 und mehr
„ „ 700 „	12	—
„ „ 800 „	13	
„ „ 900 „	14	
„ „ 1000 „	15	
„ „ 2000 und mehr	16	

Wird die gesetzlich vorgeschriebene Lösch- oder Ladezeit überschritten, so muß ein Liegegelt gezahlt werden, welches nach der Tragfähigkeit des verwendeten Fahrzeuges berechnet wird. (§ 32 BSchG). Es beträgt für jeden Tag der Überschreitung der Ladezeit bei Schiffen von einer Tragfähigkeit

bis zu 50 t RM. 12.—
bis zu 100 t RM. 15.—

für jede weiteren

50 t RM. 3.—

4. Teubert, „Die Binnenschiffahrt", a. a. O., S. 841.
5. Entnommen ebenda, S. 840.

Diese Liegegelder, die seit Inkrafttreten des BSchG unverändert geblieben sind, decken die täglichen Schiffahrtsunkosten nicht mehr, deshalb hat sich insbesondere in Berlin ein Schiffahrtsbrauch entwickelt, dem Frachtführer zu diesen Liegegeldbeträgen mindestens einen Zuschlag in Höhe von 50% zu gewähren.[6]

2. Das Schleppgeschäft.

Da das BSchG keine Bestimmungen über das Schleppgeschäft enthält, finden auf den Schleppvertrag die Vorschriften des BGB über den Werkvertrag (§§ 851 ff.) Anwendung, sofern die zur Entscheidung stehende Frage sich nicht aus dem Inhalt der Schleppbedingungen der Gesellschaften selbst beantworten läßt. Diese Bedingungen sind den Unternehmern insbesondere hinsichtlich der Haftung regelmäßig günstiger als die gesetzlichen Bestimmungen. Außer Vorsatz und grober Fahrlässigkeit lehnen sie jegliche Haftung ab. Der Inhalt der Schleppverträge richtet sich daher in der Regel nach den Schleppbedingungen der Schiffahrtsunternehmungen.

Gegenstand des Schleppvertrages, sowie wir ihn im Gebiet der Märkischen Wasserstraßen antreffen, ist lediglich die Beförderung des Anhangschiffes, ohne Übernahme eines Gewahrsams der Transportgüter oder des Anhanges.

Der Vertragsabschluß erfolgt durch einen „Schleppauftrag", der im Gebiete der Märkischen Wasserstraßen oft folgende Formulierung aufweist:

Schleppauftrag.

Unterzeichneter Schiffer . . . . . beauftragt hiermit die Reederei . . . . ., das ihm . . . , gehörige Fahrzeug offen (Deck), Eichung . . . Nr. . . . Tragfähigkeit . , , Tonnen, beladen auf . . . m mit . . . kg von . . , , , nach . . . . ins Tau zu nehmen.

Der nach dem Tarif entfallende Schlepplohn pro t . . . RM. . . . Rpf. beträgt . . . RM. , , Rpfg, Angeld ist gezahlt bis . . . mit Rpfg. p. t.

. . . . RM. . . . Rpfg,

verbleiben Rest . . . . RM. . . . Rpfg,

Während der Fahrt unterstehe ich dem Kommando des Führers des Dampfers. Die Signale des Dampfers verpflichte ich mich zu befolgen. Steuerschaden sowie Schaden am kleinen Kahn über-

6. Vgl. auch Art. „Die Zuschläge zu den Liegegeldern", in „Deutsche Schiffer-Zeitung" vom 1. 1. 1934.

nehme ich selbst; überhaupt hafte ich selbst für jeden Schaden, sofern ich dem Führer des Dampfers ein direktes Verschulden nicht nachweisen kann. Das Kuppeltau habe ich für die ganze Reise unentgeltlich herzugeben und für genügende Befestigung im Schleppzuge zu sorgen. Nach Beendigung der festgelegten Schlepptour habe ich das Schleppgeld unverzüglich an den Dampferführer zu zahlen. Für genaues Ladegewicht bzw. Leertonnenzahl verbürge ich mich. Gerichtszuständigkeit Amtsgericht Berlin-Mitte.

Berlin, den . . . . . 19 . . .

Unterschrift des Schiffseigners.

Durch die Unterschrift dieses Schleppauftrages erkennt der Auftraggeber die Schleppbedingungen als verbindlich an und sein Fahrzeug muß „anhängebereit" liegen. Zur Feststellung der richtigen Schlepplöhne müssen beim Schleppabschluß Eichschein und Ladeverzeichnis vorgelegt werden. Die Bezahlung des Schlepplohnes fordern die Reedereien meistens sofort im voraus.

Als großer Mangel im Gebiet der Märkischen Wasserstraßen wird von der Verladerschaft empfunden, daß Groß- und Klein-Schiffahrtsunternehmungen oft eigene Schlepp- und Verfrachtungsbedingungen haben. Die Kleinschifferorganisationen bedienen sich allerdings mitunter auch der Bedingungen der großen Reedereien dadurch, daß sie in den von ihnen verwandten Fracht- und Schleppapieren auf diese ausdrücklich Bezug nehmen und sie somit zum Bestandteil auch ihrer Fracht- und Schleppverträge machen. Die Verschiedenheit der Schlepp- und Verfrachtungsbedingungen einzelner Schiffahrtsunternehmen ist ein offenbarer Nachteil, der umsomehr in Erscheinung tritt, als der Verkehr mehrerer Stromgebiete ineinandergreift. Eine sachliche Berechtigung zu solcher Verschiedenheit besteht nicht. Es wäre durchaus möglich, für ein in sich vollkommen zusammenhängendes Wasserstraßengebiet, wie es das Mitteldeutsche darstellt, das Elbe, Oder sowie die Märkischen Wasserstraßen umfaßt, einheitliche Bedingungen aufzustellen und sie zur Grundlage aller Fracht- und Schleppverträge zu machen. Auf Seiten der Verladerkreise wird diese Diskrepanz als großer Mangel empfunden und einheitliche allgemein anerkannte Bedingungen würden zweifellos das Vertrauen der Verladerschaft zur Schiffahrt stärken.

3. Das Lagerkahngeschäft.

Das Lagerkahngeschäft hat in Berlin nicht die Bedeutung wie in den Häfen der Unterelbe und am Mittelrhein. Durch den Ausbau der Berliner Häfen, Speicher und Mühlen während bzw. nach dem

Kriege sind soviel landfeste Lagerräume geschaffen worden, daß selten Kähne als Lagerraum angefordert und benutzt werden. Wenn es dennoch vorkommt, so geschieht es meistenteils nur in den Wintermonaten, um vor Einstellung der Schiffahrtssaison für einen im voraus nicht zu übersehenden Zeitraum des Schiffahrtsstillstandes genügend Vorräte anzusammeln. Vorwiegend sind es dann auch nur die Mühlen, welche einen Teil ihrer Getreidemengen in Standkähnen hinlegen. Da sie diese Vorratsmengen zuerst abrufen, handelt es sich in der Regel nur um kurze Lagerfristen, bei denen die Kosten des Umschlags zum und ab Festlager erheblich stärker ins Gewicht fallen würden als bei längeren Lagerzeiten. Deshalb stellt sich, trotz erhöhter Versicherungsprämien, für kurze Lagerfristen die Einlagerung in Kähnen für die Mühlen vorteilhafter als die Inanspruchnahme fremder Festläger.

Seitens der gewerbsmäßigen Lagerhalter wird nach Möglichkeit die Einlagerung in Kähnen in Berlin vermieden.

Die Lagermieten für Standkähne betragen z. Zt. in Berlin:

				je Tag:
Für	Finowmaßkähne	bis 200 t	Ladung	RM. 12.—
„	Großfinowkähne	„ 280 t	„	RM. 13.—
„	Berlinerkähne	„ 350 t	„	RM. 14.—
„	Saalemaßkähne	„ 400 t	„	RM. 16.—
„	Saalemaßkähne	über 400 t	„	RM. 17.—
„	Breslauerkähne	bis 550 t	„	RM. 18.—
„	Breslauerkähne	über 550 t	„	RM. 19.—
„	Plauermaßkähne	600—700 t	„	RM. 20.—[7]

Die vorstehenden vom Frachtenausschuß Berlin festgesetzten Sätze sind Tagessätze und gelten für eine Mindestgarantiezeit von 10 Tagen. Sie müssen gezahlt werden, ganz gleich, ob der Kahn voll ausgenutzt wird oder nicht. In der Regel wird eine Mindestlagerzeit von 3 Wochen vereinbart, ohne Kündigungsrecht des Schiffers, während der Ablader nach Ablauf dieser Zeit den Vertrag täglich kündigen kann. Für den Fall, daß das Fahrzeug über die ausgemachte Lagerzeit hinaus benutzt wird, gilt meistens die ausbedungene Miete weiter.

Der Lagerkahnmietsvertrag wird in Berlin meistens unter Einschluß der Klausel „mit Option Wechselladung" abgeschlossen, d. h. der Mieter des Kahnes hat das Recht, während der Lagerzeit ein- und auszulagern, soweit die dem Mietsvertrag zugrunde liegende Lagermenge nicht überschritten wird. Ferner enthält der Schlußschein immer die Klausel, „für Lager- und Fahrt in Groß-Berlin"

7. Die Mieten sind während der Nachkriegszeit fast unverändert geblieben.

oder „ab Groß-Berlin nach Groß-Berlin Lager und Fahrt". Hierdurch sichern sich die Mühlen gleichzeitig die Benutzung des Kahnes zur Beförderung des Lagergutes nach oder von einem der Speicher innerhalb des Groß-Berliner Hafengebietes, und ersparen sich einmalige Umschlagskosten.

Die Kosten der Be- und Entladung sind in der Lagerfracht nicht eingeschlossen, sie müssen vielmehr besonders vergütet werden, ebenso sind während der Fahrtzeit sämtliche Schleppgelder und Schiffahrtsabgaben zu ersetzen. Während der Fahrtzeit einschließlich der Zeit für Ein- und Ausladen wird außerdem ein Zuschlag von RM. 1.— für jeden angefangenen Tag gewährt.

Sämtliche für die Lagerung benutzten Kähne sind Deckkähne und müssen das Revisionsattest Klasse I besitzen. Das Abrufen der Lagerkähne kann nur durch Makler über die Meldestellen erfolgen.

Ein Lagerkahn-Mietsvertrag, wie er in Berlin gebraucht wird, hat folgende Formulierung:

Ich Schiffer . . . . . aus . . , , von Kahn Nr. 426 mit Revisionsattest I vom 23. Februar 1933 versehen (offener gedeckter, Eisenkahn-Holzkahn) vermessen 228 t, Tragfähigkeit bei 1,60 m Tiefgang 200 t Eichungsort . . . . verpflichte mich hierdurch für eine Ladung Getreide ca. 200 t ab Groß-Berlin nach Groß-Berlin Lager und Fahrt mit Option Wechselladung frei Schiff oder Speicher einzuladen zu der bedungenen Miete von 12 RM. per Tag zum Bestimmungsorte zu befördern und dort nach Weisung des Empfängers bzw. der angegebenen Meldestelle auszuladen. Mindestlagerzeit 3 Wochen, Kahn liegt zur gleichen Miete weiter und zwar unkündbar, während die Mühle nach Ablauf der Mindestzeit täglich den Vertrag lösen kann.

Die Miete beginnt mit dem auf die Meldung folgenden Tage, sofern nicht schon am Meldetage geladen wird.

Berlin, den . . . . . 193 . .

Unterschrift des Schiffers.

VI. Die Organisation des Frachtenmarktes im Gebiet der Märkischen Wasserstraßen.

1. Die freie Schiffahrt und Linienschiffahrt.

a) Die freie Schiffahrt.

Die vorzugsweise von der Kleinschiffahrt betriebene freie Schiffahrt dient in der Hauptsache der Verfrachtung von Massengütern wie Kohlen, Baustoffen, Getreide u.a.m. Sie kennt weder bestimmte ständig zu befahrende Linien noch regelmäßige Abfahrzeiten, sondern Abladungen sowie Beförderungen erfolgen ganz nach Bedarf. Neben den Verbindungen nach den Endpunkten und großen Zwischenstationen im Elbe- und Odergebiet sind noch eine ganze Reihe weiterer Verschiffungsmöglichkeiten, z. B. nach den Oder-Haffplätzen, nach Vorpommern wie Stralsund, Anklam, Demmin, Greifswald und nach den mecklenburgischen Orten zu verzeichnen. Briketts gehen auch nach Barth am Grabow, nach Althagen am Darß und nach Zingst. Alle diese Plätze werden von der Kleinschiffahrt bedient, da die Reedereifahrzeuge infolge ihrer größeren Tragfähigkeit diese Strecken meistens nicht befahren können und außerdem Stückgüter in den seltensten Fällen verfrachtet werden. Soweit die freie Schiffahrt nicht durch Motorkähne betrieben wird, werden die Kähne, wenn sie Berlin verlassen, zu Schleppzügen an den an der Peripherie gelegenen Schleusen Charlottenburg, Plötzensee oder Ostgrenze zusammengestellt; sofern sie in Schleppzügen eintreffen, werden sie an diesen Schleusen auseinandergenommen und staken selbst zu ihren Lösch- oder Ladeplätzen, bzw. werden von dem Bugsierdienst dorthin geschleppt.

b) Die Linienverkehre der Reedereien.

Bei der gespannten Konkurrenzlage zwischen Eisenbahn und Binnenschiffahrt, die sich heute auch schon im Massengutverkehr zu Ungunsten des Wasserweges auswirkt, konnte sich die Binnenschiffahrt nur behaupten, wenn neben der technischen Vervollkommnung des Schiffsparkes und der Umschlagseinrichtungen auch die Überlegenheit der Eisenbahn in Bezug auf Schnelligkeit und Regelmäßigkeit herabgemindert wurde. Das erreichte die Binnenschiffahrt durch den Ausbau besonderer Betriebssysteme, der sogenannten Linienverkehre in den verschiedensten Abarten. Im Bereich der Märkischen Wasserstraßen deckt sich der Begriff des Linienverkehrs

mit dem des „regelmäßigen eigenen Schiffsverkehrs". Es sind dies Fahrten, die „in bestimmten Verkehrsbeziehungen regelmäßig nach einem für die Schiffahrtsperiode geltenden und bekanntgemachten Fahrplan"[1] mit eigenem Schiffspark in mindestens 2—3 Expeditionen wöchentlich durchgeführt werden und bei denen hauptsächlich Stückgut befördert wird.

Im regelmäßigen Linienverkehr der Märkischen Schiffahrt unterscheidet man folgende Gruppen:

aa) den Expreßgutverkehr,
bb) den Eildampfer- bzw. Motorschiffsverkehr,
cc) den Eilschleppverkehr.

aa) Der Expreßgutverkehr.

Die Durchführung dieses Verkehrs steht im Zusammenhang mit den Kartellbestimmungen der Elbe-Reederei-Vereinigungen.[2] Er wird lediglich auf der Strecke von Hamburg nach Berlin, d. h. nur im Bergverkehr von den seitens der Reedereien übernommenen Expreß-Schiffen der privaten Motorschiffahrt betrieben. Die Geschwindigkeit dieser Fahrzeuge beträgt im beladenen Zustande bergwärts 10 und mehr km. Ihre große Leistungsfähigkeit wirkt sich deshalb im Bergverkehr besonders stark aus. Die Frachten erfahren gegenüber dem Eildampferverkehr einen Zuschlag von 20%.

bb) Der Eildampfer- bzw. Motorschiffsverkehr.

Die Eilverkehre, die von 8—10 km schnellen Dampf- und Motorschiffen ausgeübt werden, erfolgen regelmäßig nach allen be-

1. Vgl. Tarif f. d. Schiffahrtsabgaben auf den Mitteldeutschen Reichswasserstraßen, S. 42, veröffentl. im „Reichsverkehrsblatt" - Ausgabe A: Reichswasserstraßen vom 5. 4. 1935.
2. Die schnellen Motorschiffe der Kleinschiffahrt bereiteten dem Schleppgeschäft der Reedereien eine unerwünschte Konkurrenz. Um dies auszuschalten, wurde für den Motorschiffsverkehr eine besondere Vereinbarung getroffen. Die Motorschiffe wurden nach ihrer Geschwindigkeit in drei Klassen eingeteilt: in Expreß-, Eil- und Motorschiffe. Die Expreß-Schiffe erzielen eine Geschwindigkeit über 10 km.

   Die „Neue Norddeutsche und Vereinigte Elbe-Schiffahrts A.G." übernahm von der Kleinschiffahrt 5 Expreß-Schiffe mit insgesamt 2551 t und die „Schlesische Dampfer-Compagnie-Berliner Lloyd A.G." 8 Expreß-Schiffe mit zusammen 2875 t. Der Expreßverkehr ist durch ein Abkommen zwischen den Reedereien besonders geschützt worden.

   Die von den Reedereien übernommenen Eilmotorschiffe, die eine Geschwindigkeit von 8—10 km entwickeln, werden laufend mit dem eigenen Betriebsmittelpark beschäftigt. Alle übrigen Motorschiffe werden von den Meldestellen der Schifferbetriebsverbände erfaßt. Zum Schutze der Schleppschiffahrt liegen ihre Frachten 20% über Anteilsfrachten plus Schlepplohn.

   Vgl. auch Schulz-Kiesow, „Die Kartellierung der Elbeschiffahrt" in „Deutsche Schiffer-Ztg.". 1. 7. 1933.

deutenden See- und Binnenhäfen. Die Abfahrzeiten werden auch hier im voraus auf Tag und Stunde festgelegt. Befördert werden wie im Expreßverkehr hauptsächlich Stückgüter, die schnell an Ort und Stelle sein müssen. Es kommt auch vor, daß für besonders eilige Güter, die einen bestimmten Überseedampfer erreichen sollen, außerplanmäßige Fahrzeuge eingelegt werden. Der Eil- und Expreßverkehr genießt in den Häfen Vorrechte bei der Zuteilung von Liegeplätzen und auf den Kanälen Vorschleusungsrecht.

Durch eine besondere Organisationsform wird der Eilverkehr noch beschleunigt. Damit das Eilschiff nicht auf jeder Unterwegsstation ein- und auszuladen braucht, lassen die Reedereien zwischen zwei Hauptplätzen ein sog. Stationsschiff pendeln, welches die dazwischen gelegenen Stationsorte bedient. Auf diese Weise wird den Hauptschiffen das zeitraubende Ent- und Beladen auf den Unterwegsstationen abgenommen und eine wesentliche Fahrzeitverkürzung erzielt. Ein solches Stationsschiff pendelt beispielsweise im Berlin-Breslauer-Verkehr zwischen Fürstenberg und Glogau.

cc) Der Eilschleppverkehr.

Zwischen dem reinen Eilverkehr und der Schleppschiffahrt wurde eine Zwischenstufe in Form eines beschleunigten Schleppverkehrs eingeschaltet. Es werden Kurz-Schleppzüge mit bestimmten Abfahrtszeiten eingelegt, die gegenüber der reinen Massengutschifffahrt erheblich verkürzte Beförderungszeiten bieten. Als Eilanhänge werden meistens 200—300 t-Kähne benutzt, da die den Vorteil bieten, schnell komplettiert zu werden. Zur Beförderung gelangt in der Regel ein Kollektiv von größeren Posten, von welchem eine Güterart mindestens ein Gewicht von 30 t haben muß. Eine Bevorzugung dieser Transportart kommt in den Fällen in Frage, wo sich die Eildampferfrachten zu hoch stellen würden, eine beschleunigte Beförderung aber notwendig erscheint.

Für die weniger eiligen Massenguttransporte unterhalten die Reedereien auch außerplanmäßige Schleppverkehre. Die Abfahrten erfolgen mehr oder weniger nach Bedarf. Wie bei allen vorerwähnten Betriebssystemen findet auch für den gewöhnlichen Schleppverkehr eine ununterbrochene Güterannahme statt. Erfolgt die Einlieferung nicht an den Lösch- und Ladeplätzen der Reedereien, so wird die Abnahme mittels Schuten oder kleinerer Kähne vollzogen, wofür ein Abnahmezuschlag zur Erhebung gelangt.

Die Talschleppzüge legen mit vollem Anhang, d. h. 4—5 Kähnen 5—7 km zurück; im Bergverkehr beträgt die Geschwindigkeit 3,5—6 km je nach den Wasserverhältnissen und der Beladung.

Die Reisedauer der Reedereiverkehre zwischen den wichtigsten Stationen bei normalem Wasserstand beträgt (in Tagen):[3]

	Beförderungsart		
Von:	Eildampfer	Eilschlepper	Schlepper
Berlin-Hamburg (Hamburg-Berlin per Expreßschiff 3 Tage)	4	5	6
Berlin-Stettin	$1^1/_2$	2	3
Berlin-Fürstenberg/O.	$1^1/_2$	—	3
Berlin-Neusalz	$2^1/_2$	—	4—5
Berlin-Glogau	3	—	4—5
Berlin-Maltsch	$3^1/_2$	—	4—5
Berlin-Breslau	4	—	6
Berlin-Magdeburg	2	—	4
Berlin-Aken	3	—	5
Berlin-Dresden	4	—	6
Berlin-Tetschen	8	—	10
Berlin-Kopenhagen	2—3		

Der Linienverkehr auf den Märkischen Wasserstraßen hat in den letzten Jahren ständig zugenommen. Nach dem letzten vom Märkischen Wasserstraßenbeirat der Reichswasserstraßenverwaltung vorgelegten Bericht (1927—1931)[4] betrug der Gesamtgüterverkehr zwischen Elbe und Oder 1931 rund 8,7 Mill. t, von diesen entfielen 1,03 Mill. t auf den Eilgutverkehr. Anteilsmäßig ist er in den Jahren 1927—1931 von 8% auf 12% gestiegen.

Besonders groß ist der Anteil des Eilverkehrs im Elbe-Havel-Geschäft auf den Strecken Berlin-Magdeburg und Berlin-Hamburg. Von 1,22 Mill. Tonnen beförderter Gütermengen wurden auf der Elbe-Havel-Wasserstraße 1931 0,28 Mill. t als Eilgut befördert, d. h. rund 23%. 1929 betrug der Anteil 19%. Träger des Eilverkehrs auf dieser Strecke sind die Reedereien, Schlesische Dampfer-Compagnie-Berliner Lloyd A.G., Neue Norddeutsche und Vereinigte Elbe-Schiffahrts A.G. und die Neue Deutsch-Böhmische Elbe-Schiffahrts A.G.

Auf der Unteren-Havel wurden von 2,72 Mill. t 1931 0,41 Mill. t als Eilgut befördert, d. h. rund 15% gegenüber 12% 1929. Träger des Eilverkehrs ist das an anderer Stelle zu besprechende Elbe-Havel-Kartell.[5]

3. Zusammengestellt vom Verfasser nach Auskünften bei verschiedenen Reedereien.
4. Bericht Nr. 1, Bl. 2, Tafel IV.
5. Siehe S. 156 ff.

Auf der Strecke Berlin-Stettin wurden 1931 von insgesamt 1,65 Mill. t 0,17 Mill. t als Eilgut befördert, d. h. rund 10% gegenüber 7% 1929. Träger des Eilverkehrs ist hier lediglich die Ostdeutsche Eilschiffahrt G.m.b.H. und die Schlesische Dampfer-Compagnie-Berliner Lloyd A.G.

Zwischen Berlin-Breslau ist eine Zunahme der Eilgutbeförderung von 3% im Jahre 1929 auf 7% im Jahre 1931 zu verzeichnen. Träger des Eilverkehres sind die Schlesische Dampfer-Compagnie-Berliner Lloyd A.G. und die Motorschiffsreederei „Oder".

Wieviel Schiffe und Tonnage im Eilfrachtverkehr zwischen Elbe und Oder auf den einzelnen Strecken Verwendung finden, läßt sich nicht angeben, da die Gesellschaften Teile ihres Schiffsparkes je nach den Verfrachtungsverhältnissen umwerfen und auch infolge der Kartellierung der gesamten Mitteldeutschen Binnenschiffahrt in ihren Angaben sehr zurückhaltend sind.

Der Eilgutverkehr der Berliner Reedereien vollzog sich bis Ende 1927 an den im Zentrum der Stadt gelegenen Ladestraßen, an denen jede der beteiligten Gesellschaften über eigene Liegestellen verfügte. Die Lastautos und Fuhrwerke der Verlader fuhren die Güter unmittelbar bis zur Bordkante, wo sie mit Hilfe von Schiffsdampfwinden übernommen und verstaut wurden. Analog wickelte sich der Löschbetrieb ab. Die Tatsache, daß sich der Eilverkehr an den mit keinerlei Ladeschuppen und nur unzureichenden Landkranen versehenen Ladestraßen bis in die jüngste Zeit abspielte, obwohl in den Häfen modernere Anlagen zur Verfügung standen, begründeten die Gesellschaften damit, daß von hier die Berliner Kaufmannschaft am besten bedient werden könnte, und durch die Verlegung ihrer Betriebe eine Verteuerung für die Abnehmer infolge des weiteren Transportweges eintreten müßte. Aber schon bevor die Schiffahrtsgesellschaften ihren gesamten Stückgutverkehr in die Häfen verlegten, besaß ein Teil der Großkaufleute eigene Läger im West- und Osthafen, sodaß die für sie bestimmten Ladungen zunächst am Kronprinzenufer in Schuten umgeladen und dann in die Häfen befördert bzw. zurücktransportiert werden mußten. Es kam sogar vor, daß die Fahrzeuge der Reedereien nach teilweiser Entlöschung am Kronprinzenufer wieder mit Teilladungen in die Häfen zurückfuhren. Diese Leerläufe der Fahrzeuge brachten unzweifelhaft eine Verzögerung in der Abfertigung derjenigen Güter mit sich, die von diesem Hin- und Herpendeln betroffen wurden. Hinzu kam, daß die Verstopfung gerade auf diesem Wasserlauf infolge der vielen auf dieser Strecke gelegenen Lagerkähne der Berliner Mühlen unerträgliche Formen annahm. Ein Überholen von Schleppzügen und Einzelfahrzeugen war am Kronprinzenufer zur Unmöglichkeit

geworden. Die Belastung der Mühlendammschleuse im Zentrum der Stadt durch Güter, die, vom Osten kommend, anstatt im Osthafen an den Ladestraßen gelöscht und geladen wurden, und der durch Teilladungen verursachte Pendelverkehr zwischen den Ladestraßen und dem Osthafen erhöhte die Schwierigkeiten schneller Abfertigung immer mehr. Deshalb konnten die Bedenken der Reedereien gegen die Verlegung ihrer Abfertigungsstellen in die Häfen nicht als stichhaltig angesehen werden. Vielmehr lag bei den gegebenen Schiffahrtsverhältnissen eine rationellere Ausnutzung durch die schnellere Abfertigungsmöglichkeit im Hafenbetrieb klar auf der Hand und die Reedereien entschlossen sich dann auch Ende September 1927, ihren Standort in den Westhafen zu verlegen.

c) Zusammenfassung.

Zusammenfassend kann gesagt werden, daß die Berliner Schifffahrt der Wirtschaft ein feindifferenziertes System von Verschiffungsmöglichkeiten bietet. Die Zeitunterschiede in den Beförderungsarten sind oft beträchtlich. Es kommt auch vor, daß die auf S. 120 genannten Fahrzeiten unterboten werden. Mögen die Beförderungsfristen bei Eisenbahn und Lastkraftwagen auch noch kürzer sein, so wird dies doch durch wesentlich billigere Beförderungspreise ausgeglichen. Die Beschleunigung des Gesamtverkehrs wird ebenso wie bei der Reichsbahn auch in der Binnenschiffahrt noch weiter getrieben werden können. Die Verbesserung der Schiffsbautechnik und der Umschlagseinrichtungen werden weitere Fortschritte bedingen. Ebenso wird eine weitere Verkürzung der Lösch- und Ladezeiten, die schon seit Jahren von allen Schiffahrtskreisen angestrebt wird, sowie eine schnellere Abwicklung an den Schleusen den Kahnumlauf beschleunigen können.

2. Die Frachtengestaltung.

a) In der freien Schiffahrt.

Bis zum Erlaß des Notrechtes regelten sich die Frachtsätze aller Art nach den Gesetzen der freien Preisbildung, d. h. ihre Höhe richtete sich nach der Intensität und Elastizität von Angebot und Nachfrage und wie auf jedem Markt beeinflußten diejenigen, welche die überwiegende Mehrheit des Angebotes oder der Nachfrage darstellten, die Preisbildung auch für die übrigen. Angebot und Nachfrage waren aber keine einheitlichen Größen, sondern beide zerfielen in eine Anzahl von Gruppen, innerhalb welcher sich der Konkurrenzkampf abspielte und innerhalb welcher für jedes Frachtgeschäft von Fall zu Fall, bzw. für eine bestimmte Zeit oder eine

bestimmte Transportmenge der Frachtlohn ausgehandelt wurde. Bestimmte Frachtsätze konnten deshalb im voraus nicht angegeben werden. Sie schwankten ständig. Für hochwertige Güter wurden in der Regel höhere Frachten verlangt, schon allein für die Abdeckung der höheren Schleusenzölle, die in dem Frachtensatz eingeschlossen und vom Schiffer zu tragen sind. Besonders eilige Beförderung, wie zu Tal unter Dampf, bedingt ebenfalls höhere Frachten, desgleichen Verladungen zu Zeiten eines Kleinwassers, weil entweder eine zu geringe Ausnutzung des Raums vorliegt oder die Verpflichtung zum Ableichtern übernommen worden ist.

Die eigentümliche Natur der Binnenschiffahrt bringt es mit sich, daß die Frachtsätze in ganz besonderem Maße Schwankungen unterworfen sind. Das Angebot hängt nicht nur von der Zahl und Tragfähigkeit der Fahrzeuge ab, sondern auch von den Wasserverhältnissen. Wenn die Schiffe infolge Kleinwassers nicht mit voller Ladung, sondern nur mit einer Teilladung fahren können, hat diese Verminderung des zur Verfügung stehenden Kahnraumes eine Preiserhöhung zur Folge. Auch die Nachfrage hängt wie bei anderen Transportmitteln von dem Güterandrang im allgemeinen ab, der durch die Jahreszeiten beeinflußt wird. Zu Beginn des Jahres, wo in der Regel ein großes Kahnraumangebot mit guten Wasserverhältnissen und einem relativ starken Güterangebot zusammentreffen, halten sich die Frachten auf mittlerer Höhe.[6] Die Nachfrage wird meistens schnell befriedigt. Schon ab März zeigen die Frachten bis in die Sommermonate hinein eine sinkende Tendenz. Die niedrigen Wasserstände von Elbe und Oder im Sommer, die eine Verknappung des Kahnraumes zur Folge haben, lassen die Frachten wieder anziehen. Burmester führt hinsichtlich der Kahnraumknappheit im Sommer aus, „daß leicht eine Erhöhung der Frachten stattfindet, die nur selten in demselben Maße eintritt, wie die Raumverknappung, meistens verhältnismäßig schneller steigt. Nur bei außergewöhnlich geringem Güterzufluß vermögen die Frachten sich alsdann nicht über den früheren Stand zu heben."[7] Im Herbst ist die Nachfrage nach Kahnraum besonders stark. Die Getreideverschiffungen nach der Ernte, die Kohlenzufuhren zur Winterversorgung der Reichshauptstadt und die Rübenkampagne bedingen eine große Nachfrage nach Kahnraum. Da sich wie in den letzten Jahren fast niemals eine volle Ausnutzung des Kahnraumes infolge anhaltenden Niedrigwassers und dauernder Nebel in dieser Jahreszeit ermöglichen ließ, gingen die Frachten oft sprunghaft in die Höhe und ließen dann mit Beginn des Winters wieder nach.

6. Vgl. hierzu die Frachtentabelle auf S. 148 ff.
7. Burmester, a. a. O., S. 84.

Da diese Unstetigkeit in der Preisentwicklung die geschäftliche Vorausberechnung nahezu unmöglich machte und die Abgabe von Offerten sehr erschwerte, schlossen Großverlader von Massengütern mit Reedereien, Kleinschiffern, Maklern oder mit Genossenschaften Jahreskontrakte mit festen Frachten ab. Diese Kontrakte wurden meistens auf billigster Grundlage getätigt und schlossen deshalb für den Verlader kein großes Risiko ein. Hingegen war für den Vertragsgegner, bei sehr großen Schlüssen das Risiko oft unbegrenzt, wenn bei anhaltendem Niedrigwasser die eigene Tonnage nicht ausreichte und fremder Raum zu teueren Preisen gechartert werden mußte. Solche Jahresverträge können nach dem Notrecht nicht mehr mit Kleinschiffern direkt, sondern nur noch mit Reedereien, Maklern oder Genossenschaften getätigt werden und dann auch nur als Rahmenverträge mit den jeweils gültigen Tagessätzen.

Durch die Eisenbahnfrachten sind den Frachtenbewegungen Grenzen gesetzt. Der Verlader wird den Wasserweg erst dann wählen, wenn er trotz der Gefahr der Beschädigung und Verminderung des Gutes durch den Umschlag, trotz des Zinsverlustes durch die längere Beförderungsdauer, trotz notwendig werdender Anstoßfrachten auf anderen Verkehrsmitteln und trotz der Versicherungsprämien für die Ladung einen wirtschaftlichen Vorteil erwartet, aus dem er auch noch das Risiko eines Versagens der Wasserstraße durch Versommerung oder Hochwasser u. a. zu tragen vermag. Man rechnet ganz allgemein, daß ein Gut erst dann den Wasserweg wählt, wenn der Frachtvorsprung gegenüber der Eisenbahn 15—25%[8] beträgt, je nach Art der Güter. Massengüter werden schon bei einem geringeren Frachtenunterschied auf die Wasserstraße übergehen als hochwertige und empfindliche Güter.

Die Frachtuntergrenze ist auf die Dauer gesehen durch die Selbstkosten der Grenzbetriebe gegeben. Bei der fixen Kostenstruktur des Kahnbetriebes kommt es jedoch häufig vor, daß Transporte unter den Gestehungskosten übernommen werden, nur um das Schiff vor Leerlauf zu schützen und wenigstens einen Teil der laufenden Betriebsunkosten hereinzubekommen.

Die Struktur des Berliner Schiffahrtsverkehrs hat zur Folge, daß der größte Teil der nach Berlin beladen ankommenden Kleinschiffer mit dem Risiko zu rechnen hat, die Reichshauptstadt ohne Rückladung verlassen zu müssen. Die Berlin verlassenden Gütergruppen, speziell Industriefabrikate sind, soweit sie den Wasserweg benutzen, auf rasche Beförderung angewiesen, um gegebenenfalls noch Dampferanschlüsse nach Übersee zu erreichen. Sie fließen aus

8. Wiedenfeld, „Transportwesen", Grundriß der Sozialökonomik, Abt. V, 3. Teil, Tübingen 1930, S. 33.

diesen Gründen in der Hauptsache dem Linienverkehr der Reedereien zu. Da auch die anderen aus Berlin herausgehenden Gütermengen, wie wir bereits an anderer Stelle gesehen haben, gering sind, folgt daraus, daß für den nach Berlin frachtführenden Kleinschiffer die Aussicht auf Rückladung sehr ungünstig ist. Dieses Risiko der Leerrückfahrt drückt sich im Preis für die Beförderung nach Berlin aus, dessen Bewegung nach oben andererseits wieder durch die Konkurrenz der Eisenbahn begrenzt ist. Die Bergfrachten ab Hamburg sind nach Berlin um etwa 30—50% höher als nach gleich entfernten Orten der Mittelelbe. Dieser Mehrwert stellt eine Extravergütung für den Schiffer dar, um ihm die Möglichkeit zu geben, nach Orten mit Kahnraummangel zu „dampfen". Während es im Bergverkehr auf der Oder üblich ist, daß der einzelne Schiffer für sich kein Verfrachtungsgeschäft tätigt, sondern vielmehr seinen Kahn gegen eine geringe Kahnmiete oder überhaupt nur gegen „frei Dampf" einer Reederei zur Verfügung stellt, um möglichst billig nach „oben" zu kommen, müssen von Berlin fast alle Kähne restlos leer auf eigene Kosten nach Orten mit besseren Frachtverhältnissen „dampfen". Für das Heraufschleppen seines leeren Kahnes nach Gosel oder das Leerschleppen nach Hamburg und Stettin muß der Schiffer oft einen großen Teil seiner vorher vereinnahmten Fracht hergeben. Er behält oft kaum den Lohn für seine Leute und ein Entgelt für seinen Unterhalt übrig. In früheren Jahren, als die Oderschiffahrt noch größere Erztransporte von Stettin zu fahren hatte, mußte oft eine große Anzahl Leerkähne von Berlin nach Stettin geholt werden, um den erforderlichen Raum für die Seedampfer bereit zu stellen. Seitdem aber diese Transporte nach Gdingen abgewandert sind und von dort die erstellten Ausnahmetarife der polnischen Bahnen benutzen, ist den Schiffern diese seinerzeit sehr gute Verdienstmöglichkeit genommen.

Das große Leerkahnraumangebot in Berlin hatte oft einen Kampf um die Ladung zur Folge, der die größten Mißstände auf dem Frachtenmarkt hervorrief. Nutznießer waren die vielen wilden Makler (Gastwirte), die oft in grober Weise die Kleinschiffer übervorteilten. Es konnte deshalb nicht Wunder nehmen, daß die nicht genossenschaftlich organisierten Schiffer schon lange vor Erlaß des Notrechtes unter Hinweis auf die Duisburg-Ruhrorter Schifferbörse eine Stelle in Berlin forderten, die nicht nur die Frachten amtlich festsetzen, sondern noch dazu eine zwangsweise Verteilung aller von Berlin ausgehenden Transporte vornehmen sollte. Die Einrichtung einer solchen Stelle war damals ausgeschlossen und widerstrebt auch heute noch der Struktur des Berliner Wirtschaftsgebietes. Berlin ist Endhafen und nicht Ausgangshafen. Wir haben schon gesagt, daß der größte Teil der per Schiff nach den Seehäfen, nach Magde-

burg und Breslau beorderten Güter als eilbedürftig den Reedereien anvertraut wird. Für die Erteilung von Aufträgen an diese ist eine besondere Stelle überflüssig, da sie jedem Verfrachter bekannt sind. Selbst Leerkahnraum der Reedereien verläßt Berlin, um Gütertransporte von auswärts heranzuholen. Viele Berliner Warenfirmen vergaben ferner ihre Aufträge zur Herbeiholung von Kies und Sand aus den Märkischen Gruben, von Braunkohlen von dem Umschlagsplatz Königswusterhausen lediglich an bestimmte, als zuverlässig erprobte Schiffer. Das Großunternehmen, die Berliner Ziegeltransport A.G., hatte ebenfalls ihre Stammkundschaft. Schließlich vermittelte die Transportgenossenschaft zu Berlin, welcher nach ihren Angaben 90% aller Berlin anfahrenden Kleinschiffer angehören, im großen Umfange Frachtraum für Güter von Berlin. Eine Frachtenvermittlungsstelle der angeregten Art wäre also für Berlin überflüssig. Zum anderen bliebe als einzig „börsenmäßiges" die Notierung von Frachtsätzen. Sie würde aber ein gänzlich falsches Bild von der tatsächlichen Gestaltung des Frachtenmarktes geben, da sich solche Notierungen auf einen unzulänglichen Teil der tatsächlich in Berlin geschlossenen Verfrachtungsgeschäfte gründen würden und außerdem eine börsenmäßige Frachtenfestsetzung ein Standardgut voraussetzt, wie es die Kohle in Duisburg-Ruhrort ist.

Beides, Frachtenfestsetzung und Verteilung der Frachtgüter, sind letzten Endes durch die Einrichtung der Frachtenausschüsse und Meldestellen[9] auf gesetzlichem Wege in Kraft getreten. Die Frachtenausschüsse sind ermächtigt, „Mindest- und Höchstentgelte in der Binnenschiffahrt (Beförderungspreise, Anteilfrachten, Schlepplöhne, Maklerentgelte, Schiffsmieten, Vergütungen für die Einlagerung von Gütern in Binnenschiffen oder dergl.) festzusetzen."[10] Wer ihren Beschlüssen zuwiderhandelt, kann von der Aufsichtsbehörde bestraft werden.[11] Für Verladungen nach Berlin sind in erster Linie die Festsetzungen der Frachtenausschüsse in Hamburg, Stettin und Breslau maßgebend, während bei Verladungen von allen Orten zwischen Elbe und Oder der Frachtenausschuß Berlin zuständig ist.

Bei der Organisation des Berliner Frachtenausschusses mußte in erster Linie darauf gesehen werden, das Vertrauen der Verladerschaft zu erhalten. Es sind folgende Verladerkreise vertreten:

9. Über das Meldestellenwesen s. S. 172 ff.
10. 2. Verordnung zur Durchführung des Gesetzes vom 16. Juni 1933 zur Bekämpfung der Notlage der Binnenschiffahrt, vom 21. Juni 1933.
11. § 6 der 1. Verordnung zur Durchführung des Gesetzes vom 16. Juni 1933 zur Bekämpfung der Notlage der Binnenschiffahrt.

Der Getreidehandel,
der Baustoffhandel,
der Brennstoffhandel,
die Spedition und der Maklerstand.

Der Frachtenausschuß setzt sich wie folgt zusammen:
aus 6 Vertretern der Verladerschaft,[12]
aus 4 Vertretern der Kleinschiffahrt,
aus 2 Vertretern der Großschiffahrt,
aus 1 Vertreter des Berliner Maklergewerbes.

An Fachabteilungen besitzt der Berliner Frachtenausschuß folgende:

Fachabteilung I für Steine,
„ II für Kies und Erden,
„ III für Brennstoffe, Bau- und Nutzholz,
„ IV für landwirtschaftl. Produkte,
„ V für sonstige Produkte,
„ VI für Schleppkraft.

In den Fachabteilungen sitzen ebenfalls Vertreter der Verlader und Schiffahrt. Sie setzen Mindestentgelte für ihre Sondergebiete fest. Die Mitglieder des Frachtenausschusses sowie die Sachverständigen der Fachausschüsse, werden von der Industrie- und Handelskammer vorgeschlagen und von der Aufsichtsbehörde meistens auch bestätigt. Als Grundlage der Frachtenfestsetzungen dienen die Selbstkosten, gegebenenfalls modifiziert mit Rücksicht auf die Wettbewerbsverhältnisse. Es soll dem Schiffer zum mindesten ein Existenzminimum sichergestellt werden.

Aufgabe des Schleppausschusses im besonderen ist es, die Schleppkosten der jeweiligen Höhe der Frachten anzupassen, damit bei sinkenden Frachten der Schiffer durch die Schleppkosten nicht zu sehr belastet wird und andererseits bei steigenden Frachten die Schleppunternehmungen einen entsprechenden Ausgleich durch die Festsetzung höherer Schlepplöhne finden können.

Infolge des ausgedehnten Lokalverkehrs wird Berlin frachttechnisch in zwei Bezirke geteilt, in „Berlin-oberhalb“ und „Berlin-unterhalb“. Die Grenze liegt für die Spree an der Mühlendammschleuse, für den Landwehrkanal an der Bärwaldtbrücke. Für Getreide beträgt zur Zeit die Differenz zwischen Berlin oberhalb und unterhalb 0,25 RM. per t.

12. Die Berliner Verladekreise haben den bisherigen Arbeiten des Frachtenausschusses kein großes Interesse entgegengebracht. Ihr Nichterscheinen zu angesagten Terminen machte es in vielen Fällen überhaupt unmöglich, feste Beschlüsse zu fassen.

b) In der Linienschiffahrt.

In der Linienschiffahrt der Reedereien herrschen Tarife vor, jedoch nicht grundsätzlich. Dort wo die freie Schiffahrt in die Frachtenbildung eingreift, muß auch die Reederei mit dem Verlader besondere Abkommen treffen. Selbst bei Beförderung hochwertiger Stückgüter, einst ausschließlich Domäne des Linienverkehrs, konnten festgesetzte Tarife in den letzten Jahren nicht mehr eingehalten werden, da die schnellen Motorschiffe der Kleinschiffer dem Eilgutverkehr der Reedereien großen Abbruch taten. Die Marktunruhe, welche durch die von der Schleppkraft emanzipierte Motorschifffahrt in das Geschäft der Reedereien hineingebracht wurde, erschwerte die Ansetzung fester Preise für die Dauer sehr. Am störendsten empfand die Verladerschaft diese Marktunruhe im Berlin-Hamburger Geschäft. Hier hatte der Kampf zwischen Groß- und Kleinschiffahrt die schärfsten Formen angenommen. Erst das Notrecht schuf auf dieser Strecke stabilere Verhältnisse.

Eilguttarif Hamburg—Berlin Herbst 1933.[13]

Normalgüter aller Art

	RM. per 100 kg.			
	bei Stückgut	5 t	10 t	15 t
Im Expreßverkehr	1,20	1,10	1,00	0,95
Im Eilverkehr	1,00	0,90	0,80	0,75

Eilguttarif Berlin—Hamburg Herbst 1933.[14]

Normalgüter aller Art

	RM. per 100 kg.			
	bei Stückgut	5 t	10 t	15 t
Im Eilverkehr	0,80	0,75	0,70	0,70

Seit Bestehen des Elbe-Havel-Kartells[15] werden auch die Preise für den Fracht- und Massengutverkehr durch einen Tarif geregelt.[16] Dieser ist vom Tarifausschuß des Kartells aufgestellt worden und ist für sämtliche Mitglieder verbindlich.

13. Ab frei Eilschiff Hamburg, Zoll- oder Freihafen bis frei Eilschiff Berlin-Westhafen.
14. Ab frei Eilschiff Berlin-Westhafen bis frei Eilschiff Hamburg, Zoll- oder Freihafen.
15. Siehe S. 156 ff.
16. Im Berlin-Hamburger Geschäft wird seit Bestehen des Kartells nach Güterarten zwischen Massengut, Frachtgut und Stückgut unterschieden. Der Tarif bestimmt, daß

Der Tarif von Berlin und Zwischenstationen nach Hamburg gliedert sich in 6 Verladebezirke und 19 Güterarten. Die 6 Verladebezirke sind:

1. Berlin bis einschließlich Spandau,
2. Potsdam und Brandenburg oberhalb,
3. Brandenburg unterhalb bis Rathenow oberhalb,
4. Plaue- und Ihle-Kanal,
5. Rathenow unterhalb bis oberhalb Gütz,
6. Havelberg.

Ab jedem Ladebezirk ist für jede Güterart eine Mindestfracht festgesetzt. Sofern Güterarten, die in dem Tarif nicht besonders genannt worden sind, Frachtfestsetzungen durch den Frachtenausschuß erhalten haben, sind dessen Festsetzungen maßgebend. Hat für die im Tarif genannten Güter ebenfalls der Frachtenausschuß Preise festgesetzt, so gelten jeweils die höheren Sätze. Sperrige Güter unterliegen besonderer Vereinbarung. Die Frachtfestsetzungen für die einzelnen Güterarten und Ladebezirke sind nur soweit durchgeführt, als ein Bedürfnis vorhanden ist. Auftauchende Lücken werden sofort ergänzt. Bei einem Wasserstande ab plus 30 cm und weniger am Magdeburger Pegel kommen Kleinwasserzuschläge zur Erhebung, die sowohl für den Fracht- als auch für den Massengutverkehr gelten. Sie betragen:

Ab plus 30 cm bis plus 21 cm = 10%
Ab plus 20 cm bis plus 11 cm = 20%
Ab plus 10 cm bis plus 1 cm = 30%
Ab minus 0 cm bis minus 9 cm = 40% usf.
je 10 cm Fall = 10% Zuschlag mehr.

Es ist ferner eine genaue Aufteilung der Gesamtfracht vorgenommen worden. Diese setzt sich wie folgt zusammen:

1. Netto-Fracht, d. h. Schifferanteilfracht, Schlepplohn und Generalunkosten.
2. Abnahmezuschlag (Schuten- oder Bugsierkosten).

1. als Massengut gelten:
   a) ohne Rücksicht auf die geladene Menge: Kohle, Koks, Erz, Alteisen, Schwefelkies, Holz, Sand, Kies, Steine, Asphalt, Salze, Düngemittel.
   b) bei ganzen Kahnladungen, wenn lose geschüttet: Getreide, Futtermittel, Kartoffel und andere Feldfrüchte.
2. Güter, welche nicht unter den Begriff des Massenguts fallen und außerdem nicht in Posten bis zu 50 Tonnen aufgeliefert werden, Frachtgut darstellen.
3. sämtliche Frachtgutposten bis 50 Tonnen Stückgut sind.

3. Schleusenzoll (für den Berliner Bezirk immer ab Berlin unterhalb).
4. Teltow-Kanal-Kosten.

1—4 = Gesamtfracht.

Dem Kunden wird nur die Gesamtfracht offeriert.

Da seit der kartellmäßigen Regelung im Elbe-Havel-Verkehr die Kleinschiffer Aufträge nur von den Kartellmitgliedern zugewiesen erhalten,[17] ist zur Herstellung eines Vertrauensverhältnisses zwischen Kleinschiffahrt und Großschiffahrt und im Interesse einer gleichmäßigen Beteiligung der beiden Parteien an guten und schlechten Geschäften an Stelle einer in Pfennigen ausgedrückten Anteilsfracht eine prozentuelle Aufteilung der Nettofracht vorgenommen worden in

61% Schifferanteilfracht,[18]
20% Dampf,
19% Generalunkosten.

Außerdem erhält der Schiffer von dem Abnahmezuschlag 30%.

Von den dem Kleinschiffer zufließenden Beträgen erhebt die Reederei eine Provision von 6%, wovon sie ein Drittel an den Mitteldeutschen Schifferbetriebsverband abzuführen hat.

Im Linienverkehr Berlin—Stettin sind die Frachten in beiden Richtungen schon seit Jahren absolut stabil. Auf dieser Verkehrsstrecke ist es nie zu derart schweren Konkurrenzkämpfen gekommen wie im Elbe-Havel-Verkehr. In früheren Jahren betrieben die Schlesische Dampfer-Compagnie-Berliner Lloyd A.G., die Ostdeutsche Eilschiffahrt G.m.b.H. und die Reederei A.G. vorm. Krümling den Eilgutverkehr nach Stettin. Alle drei hatten einen Vertrag geschlossen, dem ein gemeinsamer Tarif zugrunde lag. 1924—1926 trat infolge Differenzen zwischen diesen Gesellschaften ein tarifloser Zustand ein, der ein tiefes Abgleiten der Frachten zur Folge hatte. Um dem Frachtenfall ein Ende zu bereiten, einigten sich die drei Gesellschaften wieder. 1929 schied die Reederei A.G. vorm. Krümling durch Eröffnung des Konkurses aus. Die beiden anderen Reedereien fahren seitdem in Form einer Tarifgemeinschaft mit absolut feststehenden Tarifen weiter. Die Frachtsätze sind in beiden Richtungen dieselben, da fast die ganze Strecke kanalisiert ist.

17. Näheres S. 158 ff.
18. Die Schifferanteilfracht gilt ab Ladestelle, bis dort muß der Schiffer auf eigene Rechnung fahren.

Eilguttarif Berlin—Stettin 1933.
Frei ab Westhafen bis loco Stettin.

	Rm per 100 kg				entsprechend der Eisenbahngüterklasse
	Stückgut bei	bei 5 t	bei 10 t	bei 15 t	
a) Normalgüter aller Art	0,80	0,70	0,65	0,55	A/B
	—	0,60	0,55	0,50	C/D
		0,50	0,40	0,35	E/F
b) Im Falle der Ausfuhr bis längsseit Seeschiff	1,00	0,60	0,55	0,35	A/F
c) Altpapier und Lumpen in Ballen	0,50	0,40	0,40	0,35	

Der Aufbau dieses Tarifes ermöglicht eine vergleichsweise Gegenüberstellung der Eisenbahnfrachten und damit einen Einblick in die Frachtverbilligung durch Beförderung auf dem Wasserwege.

Eisenbahn:	km	RM. per 100 kg.						
		A	B	C	D	E	F	G
Berlin—Stettin	135	1,37	1,24	1,06	0,89	0,75	0,61	0,49

Diese Sätze sind Beförderungspreise der Wagenladungshauptklasse auf Grund des Normaltarifs. Die Ausnahmetarife sind billiger, aber dadurch ändert sich im Prinzip nichts, da auch die Binnenschifffahrt Ausnahmesätze kennt.

Die Strecke Berlin—Breslau wird im Linienverkehr von der „Schlesischen" sowie von der Motorschiffsreederei „Oder" befahren. Die Konkurrenzverhältnisse gestalten sich aber einseitig zugunsten der Schlesischen Dampfer-Compagnie B.L. AG., da der Schiffspark der „Oder" viel zu klein ist, um mit dem der „Schlesischen" in Wettbewerb treten zu können. Trotz dieser unbestreitbaren Monopolstellung sind der Tarifpolitik jedoch durch den Konkurrenzkampf gegenüber der Reichsbahn Schranken gesetzt. Es gilt die auf dieser Strecke teilweise notwendigen hohen Anstoßfrachten durch möglichst billige Erstellung der Schiffsfracht auszugleichen.

Eilguttarif Berlin—Breslau 1933.[19]

	RM für 100 kg.				entsprechend den Eisenbahngutklassen
	bei Stückgut	5 t	10 t	15 t	
Normalgüter aller Art	1,70	1,40	1,30	1,20	A
		1,20	1,10	1,00	B
		1,10	1,00	0,90	C
		1,00	0,90	0,80	D/F

Die gleichen Sätze gelten auch in umgekehrter Richtung.

Eisenbahnsätze auf Grund des Normaltarifs bei Beförderung von Ladungen von mindestens 15 t in offenen Wagen.

	km	RM. per 100 kg.						
		A	B	C	D	E	F	G
Berlin—Breslau	328	2,81	2,53	2,15	1,79	1,49	1,19	0,94

c) In der Schleppschiffahrt.

Für die Schlepplöhne sind sowohl von den großen Schleppgenossenschaften als auch von den Reedereien Tarife aufgestellt worden. Nur selten sind Schlepplöhne vor Erlaß des Notrechtes im freien Markt ausgehandelt worden, da nur ein ganz geringer Prozentsatz der Schleppereigner in der Mark nicht organisiert war. Die in diesen Tarifen festgesetzten Schlepplöhne sind Mindestsätze.

Bei der Tarifierung der Märkischen Gewässer hat man das ganze Gebiet in vier Schleppkreise aufgeteilt:

Schleppkreis I für alle Strecken zwischen Berlin und der Elbe,
„ II für die Strecke Berlin—Fürstenberg und die Nebengewässer,
„ III für die Strecke Berlin—Hohensaaten und die Nebengewässer,
„ IV für die Bugsierarbeiten in Groß-Berlin.

Diese Einteilung ist von den Schlepporganisationen der Mark aus arbeitsteiligen Rücksichten sowie aus betriebstechnischen Gründen erfolgt. Jeder Schleppkreis erfordert je nach den Stromverhält-

19. Ab bzw. nach Berlin-Westhafen.

nissen eine bestimmte Schleppertype. Schlepper, welche Bugsierarbeiten innerhalb Groß-Berlins ausführen, können mangels genügender PS-Kraft keine Schlepparbeiten auf der Unteren-Havel verrichten. Aus denselben Gründen bilden die Grenzen in jedem Falle die Elbe oder Oder. Der Schleppdienst wird auf den Märkischen Wasserstraßen vorteilhaft mit kleineren Schiffen unterhalten als auf Elbe und Oder. Deshalb werden die Kähne jeweils bis an diese Grenzen geschleppt und von dort mit größeren Dampfern weiterbefördert.

Der Mitteldeutsche Schifferbetriebsverband hat die obengenannte Einteilung auch für seine Schleppereigner übernommen, jedoch als V. Schleppkreis noch die Pommerschen Gewässer hinzugefügt.

Für jeden dieser Kreise besteht ein gesonderter Tarif, der sich aus drei Teilen zusammensetzt: den allgemeinen Bedingungen, den sog. „Arbeitsbereichen" und den Schlepptabellen. Jeder Kreis ist in „Arbeitsbereiche" aufgeteilt, d. s. die innerhalb des betreffenden Schleppbezirkes überhaupt möglichen Schlepprelationen.

Die Höhe des Schlepplohnes richtet sich sowohl nach der Größe des Schiffes als auch nach dem Ladungsgewicht. Für jeden Arbeitsbereich ist deshalb für beide Richtungen der Schleppsatz pro Ladungstonne und pro Eichtonne angegeben. Für leere Kähne erfolgt die Berechnung nur nach der Eichtonne, während bei beladenen Eichtonne sowie Ladungstonne zur Berechnung gelangen. Die in diesen Tarifen zusammengestellten Sätze sind sowohl für das leere Schiff als auch für die Ladung gestaffelt. Die Tarife selbst sind Stationstarife, d. h. sie geben direkt den Schleppsatz pro t zwischen zwei Stationen an. Aus folgender Aufstellung sind die Streckensätze einiger Arbeitsbereiche im Schleppkreis II für die Strecke Berlin—Fürstenberg/O. ersichtlich:

Tabelle 48:

Arbeitsbereich.	km[1]	Schleppsatz per Eichtonne in Rfpg.	Schleppsatz per Ladungstonne in Rpfg.
Berlin nach Wernsdorf	27	4,5	5,0
Berlin nach Fürstenwalde	57	7,5	9,0
Berlin nach Kersdorf	72	9,0	10,5
Berlin nach Fürstenberg	113	12,0	14,0

Man erkennt grundsätzlich die degressive Richtung des Tarifes bei steigender Kilometerzahl. Im Talverkehr kommt von obigen Sätzen ein Abschlag von durchschnittlich 22% zur Verrechnung.

20. Vom Verfasser hinzugefügt.

Für nicht voll beladene Fahrzeuge werden noch folgende Zuschläge zum Ladungsschlepplohn erhoben:

10% bei einer Beladung unter 1,20 m,
20% bei einer Beladung unter 1,10 m,
30% bei einer Beladung unter 1,00 m.

Bei Ladungen von Sperrigkeitsgütern gelangen ebenfalls Sondergebühren zur Berechnung. Der Mindestschlepplohn für nicht voll beladene Fahrzeuge beträgt in allen Fällen Leerschlepplohn plus 20%.

VII. Die Gestaltung der Schiffahrtsabgaben im Gebiet der Märkischen Wasserstraßen.

1. Die Schleusenzölle.

Von der Fracht hat der Frachtführer sämtliche Schiffahrtsabgaben (Hafen-, Schleusen-, Kanal- und Brückengelder) vom Abladeort bis zum Empfangsort zu tragen. Dagegen „gehören Ufer-, Kran- und Wiegegelder zu den Auslagen und Aufwendungen, deren Ersatz der Frachtführer verlangen kann" (§ 66 BSchG). Diese gesetzliche Bestimmung ist dispositives Recht, sodaß sie nur gilt, sofern nichts anderes zwischen den Beteiligten vereinbart worden ist. Im Frachtgeschäft der Binnenschiffahrt wird aber nur in seltenen Fällen eine andere Abmachung Platz greifen.

Die Schiffahrtsabgaben bedeuten im Gebiet der Märkischen Wasserstraßen auf einzelnen Verkehrsstrecken eine erhebliche Steigerung der Transportkosten, wie aus folgender Übersicht, errechnet nach dem Stande von 1932, hervorgeht:[1]

Tabelle 49:

Von — nach	Güterart	Klasse	Gesamtfracht in Rm je t	Abgaben in in Rm je t	Abgaben in % d. Gesamtfracht
Kosel — Berlin[2]	Kohlen	VI	5,30	0,47	8,8
Stettin — Berlin	„	„	1,55	0,22	14,1
Hamburg — Berlin	„	„	2,62	0,33	12,5
Hamburg — Berlin	Weizen	I	3,53	1,08	30,5

Bevor die Fahrzeuge zur ersten Löschstelle in Berlin gelangen, müssen sie einschl. einer Berliner Eingangsschleuse folgende abgabenpflichtige Schleusen passieren:

aus der Richtung	Hamburg	6	via Havelberg	
„ „ „	Hamburg	5	via Parey	
„ „ „	Dresden	4		
„ „ „	Magdeburg	4		
„ „ „	Stettin	4	einschl. der 4-teiligen Staustufe in Niederfinow	
„ „ „	Breslau	6		

1. Zusammengestellt und errechnet vom Verfasser.

Ist eine Entlöschung oder Beladung oberhalb und unterhalb Berlins notwendig, so kommt nochmals eine Schleusung am Mühlendamm in der City hinzu.[3]

Die Schleusenabgaben richten sich für das Gebiet der Berliner und Märkischen Wasserstraßen nach dem „Tarif für die Schifffahrtsabgaben der gewerblichen Fracht-, Schlepp- und Personenschiffahrt sowie für die Flössereiabgaben auf den Mitteldeutschen Reichswasserstraßen".[4] Dieser Tarif ist ein Ladungstarif, d. h. Bemessungsgrundlage der Abgaben ist das tatsächliche Ladungsgewicht der Schiffe. Noch kurz vor Beginn des 20. Jahrhunderts hatten auf den preußischen Wasserstraßen Tarife Gültigkeit, denen als Bemessungsgrundlage die Schiffsgröße zugrundelag. Man ging in diesem Falle von der wirklichen Tragfähigkeit aus und setzte Einheitssätze für gewisse Tonnentragfähigkeit fest. Es galten meistens 5 t als Einheit.[5] Wenn sich auch die Abgabenerhebung für die Wasserstraßenverwaltung bei diesem Verfahren außerordentlich einfach gestaltete, so waren doch derartige Tarife der Verkehrsentwicklung sehr hinderlich. Denn die Kosten pro t Ladung stiegen bei dieser Berechnung umgekehrt proportional zur Ausnutzung der Tragfähigkeit.

Um diese Härten zu beseitigen, die derartig aufgebaute Tarife für den Schiffer und die Ladungsbeteiligten mit sich brachten, ging man in Preußen vom Jahre 1903 ab[6] zu den Ladungstarifen über, bei denen die Abgabe nach dem tatsächlichen Ladegewicht erhoben

2. Im ersten Halbjahr 1933.
3. Eine Schleusung dauert normalerweise 30—45 Minuten.
   Die Betriebszeiten der Schleusen werden vom Regierungspräsidenten als Chef der Verwaltung der Märkischen Wasserstraßen, Potsdam, getrennt für die einzelnen Schleusen der Kanäle im voraus für das Sommer- und Winterhalbjahr bekanntgegeben. Die Betriebszeit ist allgemein
   im Sommer von morgens 5 Uhr bis abends 9 Uhr, und
   im Winter von morgens 6 Uhr bis abends 8 Uhr.
   Im Bedarfsfalle wird über diese Tageszeiten hinaus geschleust. Bei großem Schiffsandrang, nach Kleinwasserperioden oder Hochwasserzeiten sind einzelne Schleusen Tag und Nacht in Betriebsbereitschaft. In diesem Falle wird für eine Schleusung außerhalb der Betriebszeit keine Sonderabgabe erhoben, während dagegen bei Schleusungen auf besonderen Antrag (außerhalb der regulären Betriebszeit) eine Stunde vor und eine Stunde nach der Betriebszeit 50%, und darüber hinaus 100% Zuschlag auf die tarifmäßigen Sätze zur Erhebung gelangt.
   An Sonntagen und Festtagen ist der Schleusendienst besonders geregelt.
4. Der Tarif ist veröffentlicht im „Reichsverkehrsblatt" Ausgabe A: Reichswasserstraßen vom 5. 4. 1935.
5. Teubert, „Die Binnenschiffahrt", a. a. O., S. 922.
6. Ebenda, S. 923.

wird. Die Gewichtseinheit bildet die Tonne Ladung, mit Ausnahme der Leer-, Schlepp- und Personenfahrzeuge sowie des Floßholzes. Der Einführung dieser Tarife ging die Eichung der Binnenschiffe voraus, um eine Kontrolle der Angaben des Schiffers über das Gewicht der Ladung und den Inhalt der Frachtpapiere möglich zu machen.

Durch Schaffung von mehreren Güterklassen unter Berücksichtigung der Belastungsfähigkeit der einzelnen Güter wurden diese Tarife noch vervollkommnet. Für diese Staffelung sind sowohl finanzielle als auch wirtschaftliche Erwägungen maßgebend. Einerseits will auch der Staat an der durch die Standortveränderung bedingten Werterhöhung, die bei den einzelnen Güterarten verschieden ist, partizipieren, andererseits hätte man bei nur einer Güterklasse mit den Abgaben soweit heruntergehen müssen, daß sie noch von dem geringwertigsten Gut hätten getragen werden können. Hierdurch wäre aber die Belastungsmöglichkeit der wertvolleren Güter unausgenutzt geblieben. Diese Gründe führten zu dem mehrklassigen Güterverzeichnis der deutschen Binnenwasserstraßen, welches seit 1928 einheitlich für alle Reichswasserstraßen eingeführt wurde und aus 6 Güterklassen mit 704 Positionen besteht.

Der einzige Nachteil der Ladungstarife gegenüber den Tragfähigkeitstarifen besteht in der Mehrarbeit der Schleusenverwaltungen durch die erschwerte Kontrollmöglichkeit, andererseits auch in der Mehrarbeit des Schiffsführers durch die Erfüllung besonderer Formalitäten.

Eine andere Schwierigkeit bei der Erhebung der Abgaben an den Schleusen ergab die Frage, ob die Abgaben nach der Zahl der zu durchfahrenden Hebestellen erhoben werden sollten, oder ob die Zahl der geleisteten Tonnenkilometer den Maßstab für die Höhe der Abgaben abgeben sollte. Wegen des weitverästelten Wasserstraßennetzes in der Mark Brandenburg und in Berlin mit seinem regen Lokal- und Kleinverkehr hat sich die Reichswasserstraßenverwaltung entschlossen, generell für alle Wasserstraßen östlich der Elbe das Hebestellensystem einzuführen, während westlich der Elbe das tonnenkilometrische System eingeführt worden ist. Letzteres hätte bei dem umfangreichen Lokalverkehr[7] der weitverzweigten Märkischen Wasserstraßen die Einrichtung eines kostspieligen Kontrollapparates notwendig gemacht. Denn die Transportlängen und die Beförderungsdauer sind oft gering, sodaß die Gewähr der Einhaltung der Formvorschriften durch den Frachtführer nicht in allen Fällen ohne weiteres gesichert erschien. Aber die Mängel der jetzigen Erhebung liegen klar: Einmal werden ganz

7. Vergl. Tabelle 27 Seite 59.

verschiedene Fahrtlängen mit denselben Abgaben belastet, zum anderen bleiben Fahrten zwischen zwei Hebestellen überhaupt abgabenfrei.

Der Tarif für die Schleusenzölle auf den Märkischen Wasserstraßen besteht aus den Abgabensätzen und den Ausführungsbestimmungen. Die Abgabensätze gliedern sich in solche, für

Güter,
Leerfahrzeuge,
Schleppfahrzeuge,
Floßholz,
Gewerbliche Personenfahrzeuge,
Öffnen der beweglichen Brücken.

Die Güter sind ihrem Werte nach in 6 Klassen eingeteilt. Für jede dieser Klassen ist ein Einheitssatz pro t Ladung festgesetzt. Es sind zu zahlen:

in	Güterklasse	I 18	Rpfg.
„	„	II 15	„
„	„	III 12	„
„	„	IV 9	„
„	„	V 7	„
„	„	VI 5,5	„

Mindestens sind die für das leere Schiff zu zahlenden Abgaben zu entrichten. Nach dem Prinzip der Ladungstarife dürften Leerfahrzeuge nicht mit Abgaben belastet werden; da aber auch sie die Wasserstraßen in Anspruch nehmen, müssen sie einen festen Satz entrichten, dessen Grundlage die Tragfähigkeit bildet.

Schleppfahrzeuge mit Anhang, welche auf den westdeutschen Wasserstraßen abgabenfrei sind, werden auf den Märkischen Wasserstraßen nach festen Sätzen zu den Abgaben herangezogen und zwar bildet Berechnungsgrundlage die Maschinenkraft. Es haben zu zahlen:

a) Schraubendampfer und Motorschlepper
bis 150 PSi incl. 1,20 RM.
bis 250 PSi incl. 2,20 RM.
Über 250 PSi incl. 3,00 RM.

b) Raddampfer

bis 150 PSi incl. 2,50 RM.
bis 250 PSi incl. 4,50 RM.
über 250 PSi incl. 6,00 RM.

Die Personenfahrzeuge zahlen pro Kopf der polizeilich zugelassenen Personenhöchstzahl einen festen Satz von 0,18 Rpfg., mindestens aber 0,45 RM.

Floßholz zahlt einen Einheitssatz für je 10 qm. Für das Öffnen der beweglichen Brücken, von denen sich die meisten auf das Gebiet des Finowkanals verteilen, müssen 0,30 RM. pro Fahrzeug entrichtet werden.

Alle Abgaben verstehen sich „innerhalb der regelmäßigen Betriebszeit in der Reihe". Bei Abfertigung außer der Reihe werden Sonderzuschläge erhoben, die insofern gerechtfertigt sind, als durch die schnellere Abfertigung der Schiffer die Möglichkeit hat, auch seinen Schiffspark besser auszunutzen. Aus denselben Gründen unterliegen die Schnellverkehre der Reedereien besonderen Abmachungen und Gebührensätzen.

Aus wichtigen wirtschafts- und verkehrspolitischen Gründen enthält der Tarif ferner noch eine Reihe von Ausnahmebestimmungen. So werden Durchgangsgüter, die aus dem Auslande über deutsche Seehäfen und Binnenwasserstraßen nach dem Auslande befördert werden, zur Hälfte der für sie sonst anwendbaren Tarife befördert. Ebenfalls bestehen Erleichterungen für gewisse zur Verhüttung bestimmte Erze, die von der Elbe kommend über Berlin in Richtung Breslau weitergehen.

Der Verkehr Berlin-Hamburg hat in den Nachkriegsjahren eine besondere Belastung dadurch erfahren, daß für die drei zusätzlichen Staustufen Garz, Grütz, Bahnitz in der Unteren-Havel die Gebührenpflicht eingeführt worden ist. Die Gesamtgebühren für diese Strecke wurden damit doppelt so hoch, wie sie bei Beibehaltung der Gebührenfreiheit dieser Staustufen wären. Es war vorauszusehen, daß unter diesen Umständen der Schiffsverkehr zwischen Berlin und Hamburg auf der Strecke unterhalb Brandenburgs zu einem Teile, soweit dies nach Lage des Einzelfalls möglich war, anstelle des Weges durch die Untere-Havel den Weg durch den Plauer-Kanal mit nur 2 Hebestellen nehmen würde. Mit Wirkung ab 1. April 1932 ist jedoch bestimmt worden, daß im Verkehr von und nach Orten, die unterhalb der Havelmündung liegen, Güter, Fahrzeuge und Flöße in Großwusterwitz doppelte Abgaben zu entrichten haben. Damit ist, während die Wirtschaft eine allgemeine Senkung der Schiffahrtsabgaben anstrebte und erwartete, ein so wichtiger und bedeutender Verkehr wie der zwischen Berlin und Hamburg mit höheren Lasten belegt worden.

Die Erhöhung hatte den Zweck, die Schiffahrt zur Benutzung der Unteren-Havel zu veranlassen und damit den Plauer-Kanal zu entlasten. Das ergibt sich daraus, daß zu gleicher Zeit die

Staustufe in Grütz an der Unteren-Havel als Hebestelle gestrichen worden ist, sodaß jetzt über beide Wege Gebührengleichheit besteht und dadurch der Anreiz zur Benutzung des Plauer-Kanals weggefallen ist.

Grundsätzlich werden die Abgaben an jeder zu durchfahrenden Schleuse fällig und müssen dort auch beglichen werden. Folgende Besonderheiten sind jedoch auf den Märkischen Wasserstraßen zu beachten. Man unterscheidet zwischen Haupthebestellen und Hebestellen. Jeder Schiffer kann an der ersten Haupthebestelle die Abgaben für Teilstrecken oder für die ganze Strecke entrichten. Die Hebestellen haben dann nur zu kontrollieren, ob der Bestand der Ladung unverändert geblieben ist. Unter bestimmten Voraussetzungen können die Gebühren gestundet werden. Hierzu ist ein Antrag bei der Wasserbaudirektion Potsdam notwendig. Die Stundung wird lediglich den Firmen bewilligt, gegen deren Bonität keine Einwendungen zu erheben sind. Auf den Märkischen Wasserstraßen genießen den Vorzug der Stundung nur die Linienreedereien. Jede andere Firma kann für sich die Stundung in Anspruch nehmen, sofern sie einen entsprechenden Sicherheitsbetrag bei der Wasserbaudirektion hinterlegt. Im Falle der Stundung der Abgaben geben die Haupthebestellen den Stundungsnehmern monatlich Aufstellungen über den Stand der Belastung ihrer Konten. Gleichzeitig geht der Wasserbaudirektion ein Kontoauszug zu. Die Gebühren sind alsdann über die Regierungshauptkasse Potsdam zu begleichen.

Eine Sonderstellung unter allen Berliner und Märkischen Wasserstraßen nimmt der Teltow-Kanal ein, da er, wie schon an anderer Stelle erwähnt, nicht Reichswasserstraße ist, sondern vom Kreis Teltow erbaut wurde. Da auf ihm durch das Schleppmonopol der Schleppbetrieb einheitlich geregelt ist, werden Befahrungsabgaben und Schlepplöhne in einem Tarifsystem zusammengefaßt. Der Tarif gliedert sich in einen solchen für den Durchgangsverkehr[8] und für den Ortsverkehr.[9] Der letztere weist weit höhere Abgaben auf und ist für alle Entfernungen gleich.

Im Durchgangsverkehr sind von den in Schiffen beförderten Gütern pro Tonne zu zahlen:

8. „Als Durchgangsverkehr gilt der den Kanal benutzende, im Kanal weder endende noch beginnende Verkehr."
9. „Als Ortsverkehr gilt der im Kanal endende oder beginnende Verkehr und der Verkehr zwischen Orten am Kanal."
Tarif für den Teltow-Kanal, hrsg. v. d. Teltow-Kanal AG. Berlin. S. 1.

a) Richtung Havel-Spree

in Güterklasse	I	0,47 RM.
„ „	II	0,41 RM.
„ „	III	0,35 RM.
„ „	IV	0,29 RM.
„ „	V	0,23 RM.
„ „	VI	0,19 RM.

b) Richtung Spree-Havel [10]

in Güterklasse	I	0,46 RM.
„ „	II	0,40 RM.
„ „	III	0,34 RM.
„ „	IV	0,28 RM.
„ „	V	0,22 RM.
„ „	VI	0,18 RM.

In beiden Fällen gelten als Mindestsätze diejenigen für Leerschiffe, von denen 6 Rpfg. per t Tragfähigkeit, mindestens aber 15 RM. erhoben werden.

Die Abgaben für den Ortsverkehr betragen:

in Güterklasse	I	0,70 RM.
„ „	II	0,65 RM.
„ „	III	0,60 RM.
„ „	IV	0,55 RM.
„ „	V	0,42 RM.
„ „	VI	0,40 RM.

Als Mindestsätze gelten ebenfalls die obengenannten für Leerfahrzeuge.

Leere Schiffe sind im Ortsverkehr abgabenfrei, sofern sie mindestens in einer Richtung Güter befördert haben oder befördern werden.

Wegen der erheblichen Kosten, welche Einrichtung und Unterhaltung dieses Kanals erfordern, sind die Gebühren, welche nicht nur die Befahrungskosten, sondern zugleich das Entgelt für die Benutzung des mechanischen Schleppbetriebes enthalten, im Vergleich zu denjenigen der Märkischen Reichswasserstraßen außergewöhnlich hoch. Deshalb hat sich in Berlin ein Schiffahrtsbrauch dahin entwickelt, bei Vereinbarung der Fracht die Teltow-Kanal-

10. Die höheren Sätze in Richtung Havel-Spree sind durch die im Kanal herrschende Strömung bedingt, welche durch den Höhenunterschied zwischen Havel und Spree hervorgerufen wird. Die Spree liegt etwa 4 m höher als die Havel, sodaß die den Kanal passierenden Fahrzeuge nach der Spree eine Strömung zu überwinden haben.

gebühren besonders mit zu berücksichtigen. Ist darüber im Ladeschein keine besondere Abrede getroffen worden, so hat der Absender oder Empfänger entgegen § 66 BSchG dem Frachtführer die Teltow-Kanalgebühren stets zu ersetzen.

In den Frachtpapieren findet man deshalb sehr häufig den Vermerk, daß die Fracht „excl." oder „incl." Teltow-Kanalgebühren berechnet sei. Im ersten Fall hat der Absender oder Empfänger, im letzteren der Frachtführer diese Gebühren zu tragen.

2. Die Liege- bzw. Ufergelder im Berliner Hafengebiet.[11]

In Berlin werden von dem Schiffer für die Benutzung der Lösch- und Ladestellen sowie für das Liegen der Fahrzeuge auf der Wasserfläche Liegegelder erhoben, die nach der Tragfähigkeit der Fahrzeuge bemessen werden. Usancemäßig ist der Schiffer berechtigt, diese Abgaben vom Empfänger wieder einzuziehen. Die Liegegelder sind, wie schon an anderer Stelle hervorgehoben wurde, für das Groß-Berliner Hafengebiet nicht einheitlich.

Für das Gebiet der dem Polizeipräsidenten von Berlin unterstellten Wasserstraßen ist der Tarif folgender:[12]

Tab. 50: Tarif, nach welchem die staatlichen Abgaben für die Benutzung der Lösch-, Lade- und Wartestellen an den Berliner Wasserstraßen zu entrichten sind.[13]

Für jedes Fahrzeug mit einer Tragfähigkeit in t.	Gewöhnliches Liegegeld		Liegegeld außerdem bei längerem Liegen für						
	i. d. Liegefrist b. zu Tagen	Gesamtbetrag RM	1 Tag in RM	2 Tage in RM	3 Tage in RM.	4 Tage in RM	5 Tage in RM	6 Tage in RM	jeder folgende Tag in RM.
bis inc. 50	3	3,—							
v. 51—150	4	5,—	2,60	6,20	13,60	27,00	40,00	54,00	18,00
v. 151—250	5	10,—							
v. 251—350	6	13,60							
v. 351—500	7	19,—	5,40	10,80	20,00	27,00	40,00	54,00	18,00
v. 501—650	8	23,—							
v. 651—u. dar.	9	25,—	6,00	12,00	22,00	30,00	45,00	60,00	20,00

11. Während der Bezirk des Polizeipräsidenten zu Berlin lediglich Liegegelder kennt, kommen in den Außenbezirken (die dem Regierungspräsidenten zu Potsdam unterstellten Wasserstraßen) neben den Liegegeldern noch sog. Ufergelder für alle über das Ufer ein- und ausgeladenen Güter zur Er-

Die Zuweisung einer Liegestelle und die Erhebung der Liegegelder erfolgt durch die auf S. 111 genannten Meldestellen. Der Schiffer erhält als Ausweis über die zugewiesene Liegestelle den Liegeschein, und muß das tarifmäßige Liegegeld im voraus begleichen. Der Liegeschein ist nach Ankunft an der Lösch- oder Ladestelle bei dem nächsten Vorbeikommen des Stromaufsichtsbootes dem Streckenmeister vorzuzeigen, welcher auf dem Schein den Zeitpunkt des Anlegens vermerkt. Bei der Ausfahrt an einer der Meldestellen hat der Schiffer den Liegeschein wieder abzugeben und, falls er sich über die Normalliegezeit hinaus im Abgabengebiet aufgehalten hat, ein Überliegegeld zu entrichten.

Die Liegegelder fließen teils in die Staats- teils in die Stadtkasse, da einige Ufermauern sowohl städtisch als auch fiskalisch sind und an einigen Stellen die Ufereinfassungen von der Stadt unter Leistung eines Staatszuschusses errichtet worden sind.

hebung. Ihre Höhe richtet sich einmal nach der Menge der zu ladenden oder zu löschenden Güter und ist andererseits nach der Belastungsfähigkeit entsprechend den Güterklassen bei den Schleusenzöllen abgestuft.

12. Veröffentlicht in der „Deutschen Schiffer-Zeitung" v. 1. 9. 1932.

13. An vielen Privatanliegestellen wird nur ein Viertel der im Tarif genannten Sätze erhoben, da viele Privatanlieger selbst für die Unterhaltung der Ufermauern sowie für die nötige Fahrwassertiefe sorgen.

VIII. Das Notrecht der Märkischen Binnenschiffahrt.

1. Die Ursachen der Notlage der Binnenschiffahrt.

Einer der Wirtschaftszweige, der am meisten von der im Jahre 1929 einsetzenden Wirtschaftskrise betroffen wurde, war die Binnenschiffahrt. Wollte man diesen wichtigen Teil innerhalb der deutschen Verkehrswirtschaft nicht zusammenbrechen lassen, so waren grundlegende Sanierungsmaßnahmen notwendig, die nur vom Staat durchgeführt werden konnten, da alle privaten Versuche in dieser Richtung gescheitert waren.

Bevor nun auf die von staatlicher Seite getroffene Regelung näher eingegangen wird, soll kurz untersucht werden, wo die eigentlichen Ursachen für die Notlage der Binnenschiffahrt liegen. Es sind hier im wesentlichen drei Punkte zu unterscheiden:

a) Die Schrumpfung des Verkehrs,
b) Die Zunahme der Tonnage und Steigerung der Leistungsfähigkeit der Flotte durch Motorisierung.
c) Der Frachtenfall weit unter die Selbstkosten.

a) Die Schrumpfung des Verkehrs.

Neben der allgemeinen Wirtschaftslage litt die Nachfrage nach Tonnage insbesondere unter der in den letzten Jahren verfolgten Wirtschaftspolitik, die durch Drosselung der Einfuhr die Verkehrsgrundlage wesentlich umgestaltet hat. Einfuhrbeschränkungen in der Getreidewirtschaft und auf dem Futtermittelmarkt, die Schaffung des Maismonopols und die Absperrung der englischen Kohleneinfuhr, haben den Importverkehr grundlegend erschüttert. Ferner hat der zunehmende Wettbewerb der übrigen Verkehrsmittel, der Reichsbahn und des Kraftwagens, die Gesamtmenge der der Binnenschiffahrt zufließenden Güter verringert und dadurch deren Beschäftigungsgrad gemindert; hinzu kommen Standortverlegungen in manchen Wirtschaftszweigen sowie technische Umstellungen (z. B. Fernstromversorgung), die diese Tendenz verstärkten.

Die Verkehrsleistungen aller deutschen Wasserstraßen hoben sich seit 1913 von 20,9 Md. tkm auf 23,0 Md. tkm im Jahre 1930, d. h. um 10%, im Elbegebiet sanken sie jedoch in dieser Zeit von 4,1 auf 3,4 Md. tkm, d. h. um 19%, im Gebiet der Märkischen

Wasserstraßen von 1,5 auf 1,3 Md. tkm, also um 15% und dem Odergebiet von 2,9 auf 2,0 Md. tkm, d. h. um 32,5%.[1]

Der Gesamtverkehr der Märkischen und Berliner Wasserstraßen in den Jahren 1928—1931 zeigte folgendes Bild:[2]

Tab. 51: Auf den Märkischen Wasserstraßen beförderte Gütertonen:

1928	13,4	Mill. t
1929	12,8	„ „
1930	11,3	„ „
1931	8,4	„ „

Der Verkehrsrückgang betrug also 1931 gegenüber 1928 rund 38%.

b) Die Zunahme der Tonnage und Steigerung der Leistungsfähigkeit der Binnenschiffsflotte durch Motorisierung.

Die Übersetzung der Binnenschiffsflotte gab schon vor dem Kriege zu ständigen Klagen Anlaß. Der relativ kleine Kapitalaufwand, der zur Beschaffung eines neuen Kahnes notwendig ist, und die günstigen Beleihungsmöglichkeiten lassen das Angebot auf jede Besserung der Marktlage reagieren. Daher war auch in den Nachkriegsjahren das Fassungsvermögen der Binnenflotte durch Neubauten und durch Erhöhung der Umlaufsgeschwindigkeit der Fahrzeuge (Motorisierung) erheblich gestiegen, besonders da Abwrakkungen nur in unzureichendem Maße stattgefunden haben und weil durch freiwillige oder zwangsweise Liquidationen einzelner Betriebe fast nie eine Verminderung des Kahnraumes eintritt. Das Material bleibt vielmehr im Markt, wird u. U. von neuen Gesellschaften zu billigen Preisen übernommen und die Wettbewerbsverhältnisse werden dadurch noch mehr verschärft.

Die Zunahme der Tonnage im Gebiet der Märkischen Wasserstraßen, namentlich in den Jahren 1924—1930, geht aus Tab. 10 auf S. 42 hervor. Ebenso wurde dort bereits auf die wachsende Motorisierung in den letzten Jahren eingegangen. Jede Steigerung der Leistungsfähigkeit der Flotte durch Motorisierung bedeutet zugleich auch eine Zunahme der Tonnage. Denn jeder Motorschiffsbesitzer kann durch die schnellere Umlaufsgeschwindigkeit sein Fahrzeug besser beschäftigen als der Besitzer eines Schleppkahnes.

1. Platow, „Das Zwangskartell in der Elbeschiffahrt“ in „Weltwirtschaftliches Archiv“, Bd. 37, S. 301.
2. Bericht Nr. 1, Tafel I, Bl. 1.

Die verstärkte Motorisierung auf den mitteldeutschen Wasserstraßen war zum großen Teil darauf zurückzuführen, daß die private Motorschiffahrt, die sich früher in erster Linie auf den Stückgutverkehr beschränkte, als der Verkehr immer stärker zurückging, auch in das Massengutgeschäft einzudringen versuchte. Da die Motorfrachten trotz der verkürzten Beförderungsdauer infolge der schlechten Wirtschaftslage oft Anteilsfrachten plus Schlepplohn nicht überstiegen, ist der privaten Motorschiffahrt dieser Einbruch in das Massengutgeschäft gelungen und sie erreichte auf diese Art jahrelang eine hundertprozentige Beschäftigung.[3] Hierdurch wurde die Schleppkahnschiffahrt schwer geschädigt. Um gegen die schnellen Selbstfahrer wettbewerbsfähig zu bleiben, mußte die Umlaufsgeschwindigkeit der Reedereischiffe durch schnellere Fahrt und kürzere Ladezeiten beschleunigt werden. Die Reedereien gliederten deshalb ihren Verkehren Motorschiffe ein, z. T. wurden Schleppkähne in Motorkähne umgebaut und Dampfschlepper durch Motorschlepper ersetzt.

Unter diesen Umständen konnte es nicht verwunderlich sein, wenn auf allen wichtigen Verkehrsrelationen Berlins, namentlich dort, wo die Reedereien ihre Eilverkehre in den letzten Jahren immer mehr ausgebaut hatten, auf den Strecken Berlin-Hamburg, Berlin-Magdeburg und Berlin-Stettin der Anteil der Selbstfahrer (Güterdampfer und Motorfrachtschiffe) in den letzten Jahren gewaltig gestiegen ist, und dadurch der Verkehr der Schleppschiffahrt in verstärktem Maße zurückging.[4]

So trat beispielsweise im Verkehr auf der Unteren-Havel von 1927—1931 bei den Schiffen mit eigener Triebkraft eine Zunahme von 86% ein, während in der gleichen Periode die Schleppschiffahrt einen Verkehrsrückgang von 32% erlitt.

Auf der Havel-Elbe-Wasserstraße war eine Zunahme von 273% bei den Selbstfahrern bei einem Rückgang der Schleppschiffahrt um rund 8% zu verzeichnen.

Auf der Strecke Berlin-Stettin betrug diese Zunahme 25% bei einem Rückgang der Schleppschiffahrt um 19%.

c) Der Frachtenfall.

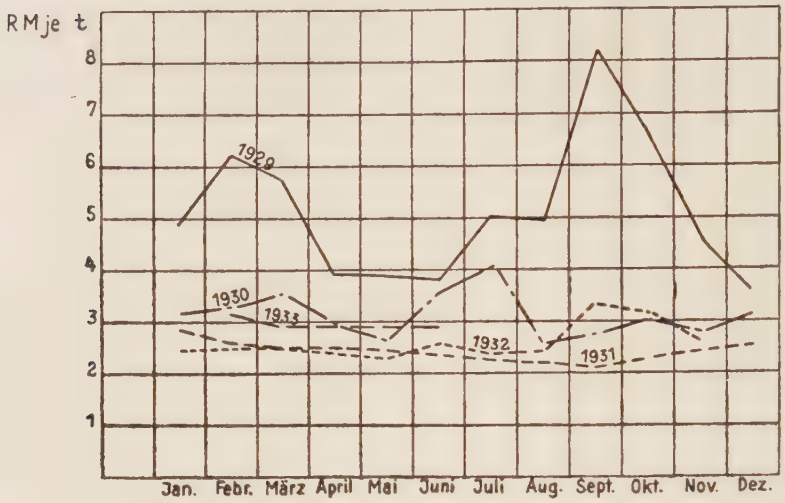
Die Folge dieser Steigerung der Leistungsfähigkeit der Schiffahrtsbetriebe untereinander bei immer kleiner werdendem Gütervolumen war, daß ein sehr beträchtlicher Teil der Flotte keine Beschäftigung finden konnte und ein Kampf um die Ladung einsetzte,

3. Vgl. Schulz-Kiesow, „Die Kartellierung der Elbeschiffahrt", in „Deutsche Schiffer-Zeitung" Nr. 435 vom 1. Juli 1933.
4. Siehe auch Anhang 4. Die starke Zunahme der Selbstfahrer kann fast ausschließlich der Motorisierung zugeschrieben werden.

der einen ungeheuren Frachtenfall zur Folge hatte. „Die Kleinschifffahrt klagte insbesondere über ihre Ausbeutung durch Makler. Teilweise waren diese durch die Gewährung von Darlehen an die Schiffer in den Stand gesetzt, auf ihre Schuldner einen Druck zur Annahme von Reisen unter schlechtesten Bedingungen auszuüben".[5] Wie sich dieser Frachtenfall seit 1929 auswirkte, zeigen am deutlichsten die nachfolgenden Übersichten.[6] [7]

5. Baur, „Entstehung und Auswirkungen der Notverordnung vom 23. Dezember 1931" in „Zeitschrift für Binnenschiffahrt", Heft 11, 1932, S. 277.
6. Zusammengestellt vom Verfasser nach den Veröffentlichungen des Statistischen Reichsamtes in „Wirtschaft und Statistik".
7. Mit dem Rückgang der Frachten entstand zugleich eine Zunahme der Differenzen mit den Schiffern. In weit erheblicherem Umfange als sonst wurden Fehlgewichte bei Bulkladungen beobachtet, die oft über das gesetzlich zulässige Maß hinausgingen und sehr oft die Gerichte beschäftigten. Die Schiffer haben auch infolge der niedrigen Frachten ihre Lage dadurch zu verbessern gesucht, daß sie ihre Fahrzeuge nicht vorschriftsmäßig bemannten. Da sie aber hiermit Gefahren hauptsächlich bei den Schleusen heraufbeschworen, verfügte die Strombauverwaltung, daß nur solche Fahrzeuge an den Schleusen abgefertigt werden dürften, die vorschriftsmäßige Bemannung führten. Die Schiffer umgingen an den Schleusen diese Verfügung, indem sie sich während der Schleusungen immer von einem der nachfolgenden Schiffe den fehlenden Mann entliehen.

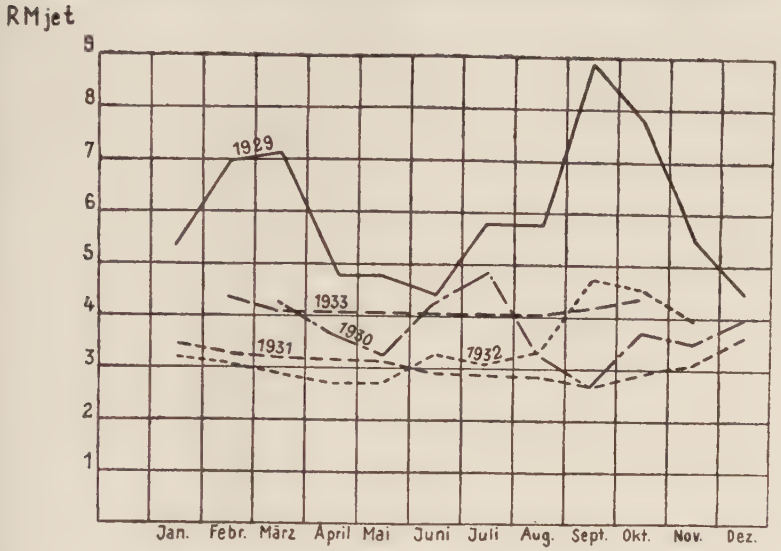
Kohlenfracht Hamburg-Berlin 1929—1933.



Tab. 52.

Monat	RM. per t. 1929	1930	1931	1932	1933
Januar	4,90	3,15	2,84	2,45	—
Februar	6,24	3,30	2,60	2,50	3,15
März	5,75	3,57	2,50	2,50	2,90
April	3,85	2,98	2,50	2,40	2,90
Mai	3,90	2,67	2,49	2,30	2,90
Juni	3,80	3,57	2,35	2,60	2,90
Juli	5,05	4,04	2,29	2,40	—
August	4,95	2,58	2,20	2,45	
September	8,20	2,77	2,10	3,35	
Oktober	6,55	3,02	2,30	3,15	
November	4,60	2,79	2,40	2,60	
Dezember	3,60	3,17	2,55	—	

Getreidefracht Hamburg-Berlin 1929—1933.

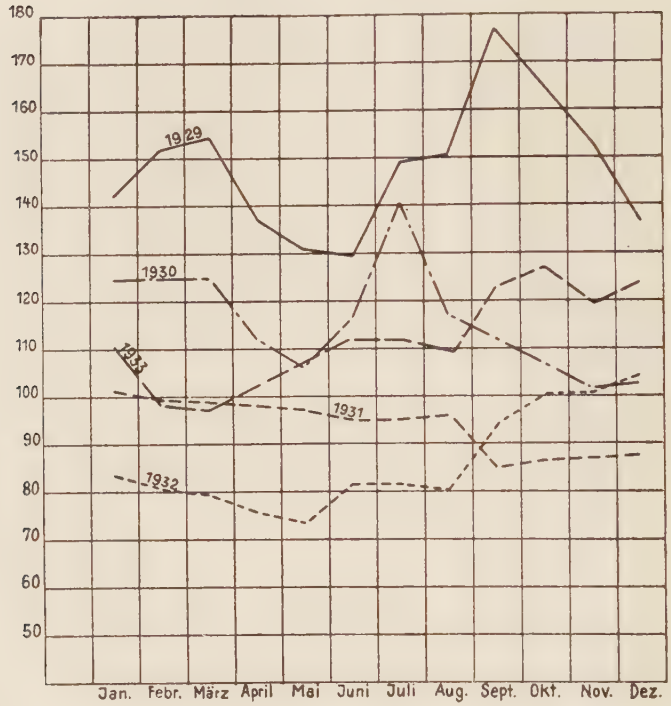


Tab. 53.

RM. per t.

Monat	1929	1930	1931	1932	1933
Januar	5,35	—	3,49	3,20	—
Februar	6,90	—	3,30	3,10	4,35
März	7,10	4,22	3,20	2,90	4,10
April	5,05	3,68	3,20	2,75	4,10
Mai	4,80	3,29	3,16	2,75	4,10
Juni	4,40	4,26	2,94	3,30	4,10
Juli	5,80	4,88	2,89	3,10	4,10
August	5,75	3,28	2,85	3,35	4,10
September	8,90	2,70	2,70	4,75	4,20
Oktober	7,80	3,69	2,90	4,50	4,40
November	5,50	3,43	3,10	3,95	
Dezember	4,45	3,87	3,60	—	

Index des Elbe-Oder-Gebietes 1929—1933.
(1913 = 100)



Tab. 54:

Monat	1929	1930	1931	1932	1933
Januar	142,2	124,5	101,1	83,5	110,2
Februar	153,0	124,9	99,3	81,8	98,0
März	154,8	124,9	99,3	79,4	97,4
April	137,1	112,4	98,4	75,8	102,7
Mai	131,7	106,0	97,4	73,7	106,7
Juni	129,7	116,2	95,8	81,8	112,0
Juli	149,4	140,8	95,7	81,8	102,3
August	150,1	107,7	95,9	80,1	109,9
September	177,7	112,4	85,4	94,7	123,4
Oktober	164,5	107,3	86,9	100,9	127,0
November	153,3	102,2	87,0	100,3	119,1
Dezember	136,2	103,4	87,5	104,4	123,8

2. Die privaten Abwehrmaßnahmen.

Unter dem Eindruck dieser katastrophalen Entwicklung auf dem Frachtenmarkt begannen 1930 auf der Elbe unter Einbeziehung der Märkischen Wasserstraßen die ersten Kartellierungsversuche, die nicht nur eine Verbesserung der Frachtraten, sondern auch zugleich eine zweckmäßigere Verteilung und Ausnutzung des Kahnraumes bringen sollten. Man konnte sich nicht allein darauf beschränken, ein reines Elbekartell zu gründen, ohne die benachbarten Wasserstraßen zu berücksichtigen. Denn der Anreiz an den Kartellpreisen zu profitieren, hätte bei einem reinen Elbekartell sofort die Märkische Flotte mobil gemacht und zur Elbe abwandern lassen. Damit wären aber zugleich die Kartellabmachungen selbst illusorisch gewesen. Alle früheren Versuche, ein Kartell zustande zu bringen, scheiterten in der Hauptsache daran, daß es nicht möglich war, die zahlreichen Kleinbetriebe und die nicht organisierte Motorschiffahrt zu erfassen.[8] Deshalb glaubte man, daß der im März 1931 erfolgte Zusammenschluß der gesamten genossenschaftlich organisierten Kleinschiffer von der Elbe bis zur Oder[9] den Anlaß zu verheißungsvolleren Kartellierungsversuchen geben würde. Es schlossen sich damals zusammen:

Die Schiffseigner-Genossenschaft für Binnenschiffahrtsbetrieb e. G.m.b.H. in Hamburg,
Die Transport-Genossenschaft zu Berlin e.G.m.b.H.
Die Dampfer-Genossenschaft Deutscher Strom- und Binnenschiffer e.G.m.b.H. in Fürstenberg,
Der Schiffseigner-Verein e.V. in Alsleben,
Die Transport-Genossenschaft „Dammhast" e.G.m.b.H. in Zehdenick,
Die Vereinigte Schleppdampfer-Genossenschaft e.G.m.b.H. in Spandau,
Die Schleppdampfer-Genossenschaft Hamburg-Berlin e.G.m.b.H. in Hamburg.

Man hoffte durch diesen Zusammenschluß eine verhandlungsfähige und lückenlose Organisation der Einzelschiffer gebildet und dadurch die Verständigung zwischen Kleinschiffahrt und den großen Gesellschaften ermöglicht zu haben. Gleichzeitig wollte man durch

8. Näheres hierüber vgl. Bayer, „Die Krise in der Elbeschiffahrt", Rostock 1932, S. 183 ff.
9. Art. „Bericht über den Zusammenschluß der Kahn- und Dampferbesitzer" in „Deutsche Schiffer-Zeitung" Nr. 401 v. 15. 3. 1931. Vgl. auch Wietfeld, Edgar: „Organisationsproblem in der Binnenschiffahrt", Köln 1933, S. 82.

einen Rahmenvertrag die Wettbewerbsverhältnisse zwischen den genannten Organisationen derart regeln, daß sich alle Beteiligten verpflichteten, jeden Wettbewerb untereinander zu unterlassen. Als Kampfmaßnahme enthielt der Vertrag die Bestimmung, „daß Wettbewerbsversuche Dritter, die gegen die ganze Kleinschiffahrt oder gegen einzelne beteiligte Organisationen gerichtet sind, bekämpft werden sollen" und „jede Charterung von Fahrzeugen an Unternehmen, die in Wettbewerb mit einer der beteiligten Organisationen stehen, unterbunden werden soll".[10] Zur Unterstützung der einzelnen beteiligten Organisationen, die im Abwehrkampf gegen Konkurrenzunternehmungen standen, wurde ein Ausgleichsfonds geschaffen.[11]

Es war nur möglich Ende April 1931 ein Kartellprovisorium für den Elbe-Tal- und -Berg-Verkehr einschließlich seines in das Gebiet der Märkischen Wasserstraßen reichenden Einflußgebietes der Unteren-Havel unter Dach und Fach zu bringen. Diesem Provisorium trat neben den direkt beteiligten Elbeschiffahrtsgesellschaften auch die Transportgenossenschaft zu Berlin bei. Aber die Erfassung dieser Genossenschaft genügte nicht, das Eindringen anderer Organisationen auf den Märkischen Wasserstraßen und dem Odergebiet zu verhindern, die von den durch das Kartell erhöhten Frachten profitieren wollten. Da eine Einigung mit diesem Schiffahrtskreise wegen zu hoher Quotenforderungen nicht zustande kam, zerschlug sich das Provisorium wieder.[12]

Es hatte zwar Ende 1931 den Anschein, als ob die Bemühungen auf freiwilliger Basis ein Kartell zustandezubringen doch noch von Erfolg gekrönt sein könnten, als zur Ausschaltung der Konkurrenz unter den Motorschiffseignern der „Interessenverband der Privat-Motorschiffseigner E.V." zustandekam,[13] und dieser sich als Ziel „den Zusammenschluß sämtlicher auf Elbe, Oder und deren Nebenflüssen und Kanälen fahrenden Dampf- und Motorschiffseigner" setzte. Aber noch bevor eine Einigung zwischen Reedereien, Motorschiffahrt und Genossenschaften erzielt werden konnte, kam es zum Zwangseingriff durch den Staat.

3. Der Staatseingriff.

Die ganze Mittel- und Ostdeutsche Binnenschiffahrt wurde durch die am 23. Dezember 1931 und in neuer Form am 16. Juni 1933 erlassenen Notverordnungen nebst Durchführungsverordnungen

10. „Bericht über den Zusammenschluß der Kahn- und Dampferbesitzer", a. a. O.
11. Ebenda.
12. „Ewiger Hader auf der Elbe", o. V., in „Die Elbe", 10. Jg. 1931, S. 190 ff.
13. Platow, Robert, „Ein Appell an die Schiffahrtsführer der Elbe", in „Die Elbe", 10. Jg. 1931, S. 367.

unter einheitliche Regie gestellt. Das Hilfswerk stützt sich auf: Schifferbetriebsverbände, Frachtenausschüsse und Reedereivereinigungen. Reedereien und Schifferbetriebsverbände, unterstützt durch Frachtenausschüsse, sollen das gesamte Schiffahrtsgeschäft auf den Mittel- und Ostdeutschen Wasserstraßen planmäßig verteilen und Frachtsätze ermöglichen, die allen Beteiligten ein Existenzminimum gewährleisten.

Der von der Reichsregierung dabei eingeschlagene Weg erinnert in mancher Hinsicht an den früher im Jahre 1917 beschrittenen. Aber damals, als der Bundesrat die beiden Bekanntmachungen „über wirtschaftliche Maßnahmen" und „über die Errichtung von Betriebsverbänden in der Binnenschiffahrt"[14] erließ, lagen die Verhältnisse gerade umgekehrt. Es trat ein Mangel an Schiffsraum zutage, der Abhilfe erheischte. Doch in einem Punkte war die Lage vor Inkrafttreten des Notrechtes der damaligen gleich: In der mangelnden Organisation der Binnenschiffahrt, welche Hilfsmaßnahmen außerordentlich erschwerte. Es gab zwar ein Gesetz aus dem Jahre 1922, „das Gesetz betreffend die Aufhebung der Bekanntmachung des Bundesrats über die Errichtung von Betriebsverbänden in der Binnenschiffahrt vom 18. August 1917 und die Errichtung von Kleinschifferverbänden vom 19. Mai 1922",[15] aber die Neuerrichtung von Kleinschifferverbänden auf Grund dieses Gesetzes war derart erschwert, daß damit eine bessere und geschlossenere Organisation der in tausende von Einzelbetrieben zersplitterten Kleinschiffahrt kaum möglich war; lediglich auf der Oder war es gelungen, den dort von der Zeit der Übergangswirtschaft her bestehenden Betriebsverband, den „Schifferbetriebsverband für die Oder" in Breslau, als Kleinschifferverband im Sinne dieses Gesetzes zu erhalten.

Eine Erfassung aller Kleinschiffahrtstreibenden war aber zur Durchführung des Notwerkes notwendig, damit die Tausende selbständiger Kleinschiffer in verhandlungsfähigen Einheiten zusammengefaßt, eine Aufsicht über sie durchgeführt und das Endziel, eine tunlichst gleichmäßige Beschäftigung aller Schiffahrtstreibenden, Unterbindung vernichtender Wettbewerbsversuche einzelner auf Kosten der Allgemeinheit, bei Zusicherung eines gewissen Existenzminimums erreicht werden konnte. Der Zusammenschluß war überdies Voraussetzung für das Zustandekommen von Schiffahrtskartellen für den Elbe-Berg- und -Tal-Verkehr, für den Elbe-Havel-Verkehr und für den Märkischen Verkehr, da ohne Zusammenschluß der Kleinschiffahrt der Großschiffahrt ein verhandlungsfähiger Part-

14. RGBl. S. 720.
15. RGBl. II S. 129.

ner und damit die Möglichkeit fehlte, alles vorhandene Frachtgut planmäßig in ganz bestimmtem Verhältnis auf Groß- und Kleinschiffahrt zu verteilen.

Diese notwendige Erfassung aller Kleinschiffahrtstreibenden erfolgte zwangsweise auf Grund obengenannter Verordnungen von 1931 bzw. 1933 in den Schifferbetriebsverbänden mit dem Sitz in Magdeburg, Berlin, Breslau und Königsberg. Dem einzelnen Verband gehören die Schiffseigner an, die normalerweise nicht mehr als drei Binnenschiffe: Kähne, Motorschiffe, Schlepper oder Güterdampfer besitzen und ihren Wohnsitz in dem dem Verband unterstellten Bezirk haben.

a) Die Zwangsverbände.

aa) Der Mitteldeutsche Schifferbetriebsverband.

Für das Gebiet zwischen Elbe und Oder mit allen natürlichen und künstlichen Nebenwasserstraßen wurde der „Mitteldeutsche Schifferbetriebsverband" mit dem Sitz in Berlin gegründet. Zu seinem Verbandsgebiet gehören:

die dem Polizeipräsidenten in Berlin unterstellten Wasserstraßen, die Reichswasserstraßen zwischen Elbe und Oder, welche dem Regierungspräsidenten in Potsdam als Chef der Verwaltung der Märkischen Wasserstraßen unterstellt sind, sowie die bei dem Übergange der Wasserstraßen von den Ländern auf das Reich bei dem Lande Preußen verbliebenen preußischen Wasserstraßen in der Provinz Brandenburg, die mit den vorgenannten Wasserstraßen in schiffbarer Verbindung stehenden Reichs- und Landeswasserstraßen in Mecklenburg sowie die pommerschen Wasserstraßen westlich der Oder und die Wasserstraßen der Inseln Usedom und Wollin.

Der Verband untersteht der Aufsicht des Regierungspräsidenten in Potsdam. Nach § 2 der Satzung ist sein Zweck, die Belange seiner Mitglieder, insbesondere gegenüber den Behörden, den an der Binnenschiffahrt Beteiligten und in den Frachtenausschüssen zu vertreten.

Darüber hinaus kann er seine Tätigkeit ausdehnen auf:

„1. Beschaffung von Beihilfen für in Not geratene Mitglieder.
2. Beratung der Mitglieder in Rechts-, Steuer- und sonstigen geldlichen Angelegenheiten.
3. Förderung aller Bestrebungen, die der sozialen, kulturellen und wirtschaftlichen Hebung der Kleinschiffahrt dienen".[16]

16. § 2 der Satzung.

Die Mitglieder des Verbandes sind verpflichtet:

„1. Die Zwecke des Verbandes zu fördern,
2. die zur Erfüllung der Aufgaben des Verbandes getroffenen Anordnungen der Verbandsorgane zu befolgen,
3. bei Vermeidung von Ordnungsstrafen die von einer dazu ermächtigten Stelle für ein Stromgebiet festgesetzten Beförderungsentgelte einzuhalten".[17]

Als Körperschaft des öffentlichen Rechts stehen ihm hoheitliche Befugnisse gegenüber seinen Mitgliedern zu. Bei schuldhafter Verletzung der Satzung oder der Anordnungen der Verbandsorgane kann der Vorstand Ordnungsstrafen bis zu 500 RM. verhängen,[18] diese ebenso wie die Mitgliedsbeiträge können nach den Vorschriften über die Beitreibung öffentlicher Abgaben eingezogen werden.[19] Organe des Verbandes sind die Mitgliederhauptversammlung, die Kleinschifferkammer und der Vorstand.[20] Die Kleinschifferkammer mit dem Sitz in Berlin ist das praktisch bedeutsamste Organ, welches die Durchführung der Beschlüsse der Hauptversammlung und deren Innehaltung durch die Verbandsmitglieder zu überwachen hat.[21] Je 50 Verbandsmitglieder wählen ein Kammermitglied, wobei wirtschaftlich zusammengehörige Gebiete in Wahlkreisen zusammengefaßt sind. Vorstand und Syndikus des Verbandes werden durch die Kleinschifferkammer gewählt.[22]

Die Mittel, welche der Verband zu seiner Geschäftsführung, zur Einrichtung der Meldestellen und für die Arbeiten, die sich aus den Kartellverträgen ergeben, braucht, werden durch Mitgliedsbeiträge der Verbandsmitglieder aufgebracht und sind so niedrig gehalten, daß sie jeder Schiffseigner aufzubringen vermag. Sie sind nach Größe und Leistungsfähigkeit der Fahrzeuge gestaffelt, sodaß ein gerechter Ausgleich zwischen Fahrzeugen mit und ohne eigene Triebkraft, Schleppern und Motorschiffen stattfindet. Sie betragen beispielsweise pro Jahr:

a) für Eigner von Fahrzeugen ohne eigene Triebkraft RM. 0,04 je vermessene Tonne Tragfähigkeit,
b) für Dampfereigner RM. 0,10 je Pferdestärke Maschinenleistung,

17. § 11 der Satzung.
18. § 15 der Satzung.
19. § 3 der Satzung.
20. § 4 der Satzung.
21. § 8 der Satzung.
22. Nach der 6. Verordnung zur Durchführung des Gesetzes zur Bekämpfung der Notlage der Binnenschiffahrt vom 7. Nov. 1933 sind die Wahlen zu den Verbandsorganen der Schifferbetriebsverbände bis auf weiteres ausgesetzt.

c) für Eigner von Motorlastschiffen RM. 0,04 je vermessene Tonne Tragfähigkeit zuzüglich RM. 0,05 je Pferdestärke Motorenleistung.

Der Mindestbeitrag beträgt in jedem Fall RM. 3,00.

Ende 1933 waren von den zur Mitgliedschaft Verpflichteten 2500 erfaßt.

Die Tonnage der Frachtfahrzeuge und PS-Kraft der Schlepper, welche dem „Mitteldeutschen Schifferbetriebsverband" angeschlossen sind, geht aus nachstehender Übersicht hervor, die zugleich einen Vergleich mit den übrigen errichteten Betriebsverbänden gestattet.[23]

bb) Das Elbe-Havel-Kartell.

α) Das Elbe-Havel-Kartell von 1932.

Während für den Zusammenschluß der Kleinschiffahrt von vornherein Zwangsverbände in Aussicht genommen waren, sollten sich die Reedereien zunächst freiwillig zusammenschließen. Als sich aber herausstellte, daß die auf freiwilliger Basis von den meisten Reedereien unterzeichneten Verträge vom 19. Mai 1932 von einer Hamburger Firma nicht beachtet wurden,[24] verlieh die Regierung den Kartellabmachungen durch VO. vom Juni 1932 Gesetzescharakter und erklärte die Vereinung durch VO. vom September 1932 zu einer Körperschaft des öffentlichen Rechts.[25]

Die Elbe-Havel-Reederei-Vereinigung bezweckt:[26] „das Fracht- und Schleppgeschäft nach gemeinsam festzusetzenden Richtlinien zu betreiben, die sämtlichen Spezialverkehre der Mitglieder auch auf anderen Stromgebieten gegenseitig zu schützen" und „in allen für den Elbe-Havel-Verkehr lebenswichtigen Fragen (z. B. Verfrachtungs- und Schleppbedingungen übereinstimmend zu handeln". Jedes Mitglied der Vereinigung behält seine Selbständigkeit und betreibt die Güterwerbung wie vorher,[27] darf aber nicht in die Stammkundschaft der anderen Kartellmitglieder eindringen. Als Richtlinien für den Kundenschutz dienen die Kundenlisten vom Jahre 1931. Die Mitglieder verpflichteten sich ferner, keine neuen Schiffe in Dienst zu stellen.[28]

23. Die Übersicht ist dem Verfasser von dem „Mitteldeutschen Schifferbetriebsverband" zur Verfügung gestellt.
24. Vgl. Art. „Offener Verstoß gegen die Verordnungen" in Leipz. Neueste-Nachr. v. 8. 9. 1932.
25. Näheres siehe Seiermann, „Notverordnete Binnenschiffahrt", in „Der Rhein", Heft 8, 1932, S. 93 ff.
26. § 2 der Kartellsatzung.
27. § 3 der Kartellsatzung.
28. § 12 der Kartellsatzung.

Tab. 55: Übersicht über die auf den Binnenwasserstrassen im Bereiche der Schifferbetriebsverbände in Preussen vorhandene Frachtschiffahrt 1933.

Schifferbetriebsverband in	Schiffe mit eigener Triebkraft										Schiffe ohne eigene Triebkraft					
	Schlepper		Frachtdampfer		Motorschiffe: Frachtmotorschiffe		Motorschiffe: mit Hilfsmotor		Tankschiffe		Frachtkähne		Tankfahrzeuge		V. d. Frachtkähnen entfallen auf hölzerne Schiffe.	
	Anzahl	PS	Anzahl	t	Anzahl	t	Anzahl	t	Anzahl	t	Anzahl	t	Anzahl	t	Anzahl	t
Berlin (für die Wasserstrassen zwischen Elbe u. Oder)	289	30.292	2	160	138	16.123	—	—	—	—	1.889	577.579	—	—	898	221.171
Breslau (für die Oder)	182	23.405	7	620	38	8.326	9	417	—	—	1.900	692.000	—	—	600	115.350
Königsberg (für die ostpreussischen Wasserstrassen)	17	2.065	9	1196	12	1.064	9	932	—	—	345	83.630	2	621	283	57.983
Magdeburg (für die Elbe)	13	3.450	6	1483	198	58.179	9	5.433	1	278	1.154	622.347	2	1.634	60	26.939
zusammen:	501	59.212	24	3459	386	83.692	27	6.782	1	278	5.288	1975.596	4	2.255	1.841	421.443

Der örtliche Geltungsbereich erstreckt sich einmal auf den Verkehr von der Unterelbe nach den Märkischen Wasserstraßen, andererseits auf den Verkehr von der Saale und Mittelelbe nach den Märkischen Wasserstraßen.

Mitglieder des Kartells sind:

G. Albrecht, Hamburg,
Hermann Bestmann, Hamburg,
„Elbe" Dampfschiffahrts A.G., Hamburg,
Hamburg-Berliner Motor-Eilschiffahrt G.m.b.H., Hamburg,
Motorschiffsreederei „Oder", Hamburg,
Neue Deutsch-Böhmische Elbe-Schiffahrt A.G., Dresden,
in Betriebsgemeinschaft mit der Firma
Rothenbücher, Maaß & Lüdicke G.m.b.H., Hamburg,
Schlesische Dampfer-Compagnie-Berliner-Lloyd A.G., Hamburg,
Transport-Genossenschaft zu Berlin e.G.m.b.H., Berlin,
Vereinigte Schleppdampfer-Genossenschaft, Spandau.

Es gehören also zu diesem Kartell alle die Reedereien incl. Genossenschaften, die das Güter- bzw. Schleppgeschäft zwischen der Elbe bzw. Saale und den Märkischen Wasserstraßen betreiben.

Bei den Kartellmitgliedern können wir zwei Gruppen unterscheiden, solche, die eigenen Kahnraum bzw. Schleppkraft besitzen, und solche ohne eigenen Kahnraum bzw. Schleppkraft. Zur letzteren gehören heute die Genossenschaften. Denn sie haben ihren Kahnraum, den sie früher durch ihre Genossen, die Kleinschiffer, indirekt besessen haben, gleichzeitig mit den Genossen an die Schifferbetriebsverbände abgegeben.

Nur die Kartellmitglieder dürfen im Elbe-Havel-Verkehr werben und nur diese dürfen Frachtaufträge im Kartellgebiet entgegennehmen und durchführen bzw. durchführen lassen. Die Betriebsverbände und damit die Kleinschiffahrt sind von der Werbung und von der direkten Frachtenübernahme ausgeschlossen. Während sich also früher das Geschäft auf Kartellmitglieder und Kleinschiffahrt verteilte, fließt es heute einzig und allein den Kartellmitgliedern zu. Die Genossenschaften allerdings, die früher die Vertreter dieser Kleinschiffahrt waren, dürfen, was schon aus ihrer Eigenschaft als Kartellmitglied hervorgeht, infolge ihrer umfangreichen geschäftlichen Tätigkeit weiterhin werben.

Wie wir oben gesehen haben, sind diesen Werbungen jedoch dadurch Schranken gesetzt, daß Kundenschutz vorgesehen ist.

Das von den Kartellmitgliedern geworbene Geschäft, d. h. das ganze Geschäft im Elbe-Havel-Verkehr wird unter die Kartellmitglieder aufgeteilt. Die Grundlage für die Aufteilung des Geschäftes bilden die in den Jahren 1929/1931 ausgeführten Leistungen,

m. a. W., jedes Kartellmitglied darf den Anteil am Gesamtgeschäft durchführen, der seinem durchschnittlichen Anteil vom Geschäft, das die Kartellmitglieder in den Jahren 1929/31 ausführten, entspricht.

Angenommen die Kartellmitglieder haben in den Jahren 1929/31 bei einem Gesamtverkehr von 1,500 Mill. tkm auf Elbe-Havel, 300 Mill. tkm ausgeführt und das Kartellmitglied X davon 75 Mill. tkm. Der Gesamtverkehr betrage i. J. 1934 1000 Mill. tkm, so darf Kartellmitglied X 250 Mill. tkm ausführen, da sein Anteil am Geschäft der Kartellmitglieder 25% betrug und nunmehr das Gesamtgeschäft in diesem Verhältnis auf die Mitglieder verteilt wird.

Hat nun ein Kartellmitglied mehr Fracht geworben als der ihm zugeteilten Quote entspricht, so erfolgt der Leistungsausgleich nicht dadurch, daß es das Zuviel an Aufträgen zur Ausführung an ein anderes Kartellmitglied abgibt, sondern dadurch, daß ein anderes Kartellmitglied ihm Frachtraum bzw. Schleppkraft zur Verfügung stellt. Zur Kontrolle darüber sind Abrechnungsstellen in Hamburg und Berlin eingerichtet, denen täglich die geleisteten tkm mitzuteilen sind.

Wenn nun die Kartellmitglieder die ihnen zufallenden Leistungen vollständig mit eigenem Kahnraum durchführen dürften, käme das dem Ausschluß der Privatschiffahrt vom Elbe-Havel-Verkehr gleich, d. h. diese wäre zur Stillegung ihres Betriebes gezwungen, während die Reedereien eine bessere Beschäftigung erreichen könnten. Dies hätte vermieden werden können, wenn der Schifferbetriebsverband anstelle der Genossenschaften Mitglied geworden wäre. Dadurch hätte dann das Geschäft zwischen Kleinschiffahrt und Großschiffahrt entsprechend dem durchschnittlichen Verhältnis der Jahre 1929/31 aufgeteilt werden können.

Eine derartige Aufteilung war aber unmöglich: einerseits weil die von den Privatschiffern durchgeführten Leistungen nur sehr schwer erfaßbar sind und andererseits, weil in den Leistungen der Reedereien ebenfalls Leistungen der von ihnen beschäftigten Privatschiffer enthalten sind.

Eine Verteilung des Geschäftes zwischen Kleinschiffahrt und Großschiffahrt erreichte man nun dadurch, daß die Kartellmitglieder nur den Teil des Gesamtgeschäftes mit eigenem Kahnraum durchführen dürfen, der ihrem Anteil an der Gesamttonnage entspricht. Für den Rest müssen sie fremden Kahnraum, d. h. den der Kleinschiffahrt beschäftigen, den sie von der Meldestelle abrufen.

Wenn also obengenannte Reederei X bei einem Gesamtkahnraum von 300 000 t im Elbe-Havel-Gebiet 30 000 t eigenen Kahnraum, also 10% besitzt, dann darf sie nur 10% des Gesamtverkehrs mit eigenem Kahnraum zur Durchführung bringen und für die wei-

teren geworbenen bzw. ihr zugewiesenen 15% muß sie Fremdraum beschäftigen. M. a. W.: Von den im obigen Fall dem Kartellmitglied X zugewiesenen 250 000 000 tkm darf es 100 Mill. tkm mit eigenem Raum und muß es 150 Mill. tkm mit fremdem Raum ausführen. Die Genossenschaften, die als Kartellmitglied das Recht haben nach wie vor zu werben, aber keinen eigenen Kahnraum besitzen, müssen das gesamte durch die quotenmäßige Verteilung ihnen zufließende Geschäft mit fremdem Raum durchführen lassen. Auf diese Weise wird erreicht, daß im Elbe-Havel-Verkehr die Privatschiffahrt mindestens eine ihrem Anteil an der Tonnage entsprechende Quote am Gesamtverkehr erhält.

Es besteht sogar die Möglichkeit, daß ihr mehr als dieser Anteil zufließt und zwar dann, wenn einzelne Kartellmitglieder eine Quote vom Gesamtgeschäft erhalten, die geringer ist als ihr Anteil am Gesamtkahnraum und dadurch die Kartellmitglieder insgesamt weniger vom Gesamtgeschäft mit eigenem Kahnraum durchführen können als ihrem Anteil am Gesamtkahnraum entspricht. Die unterbeschäftigten Kartellmitglieder dürften zwar ihrem Kahnraum nach noch mehr eigenes Material beschäftigen. Es fehlt ihnen hierzu aber die Quote und eine Teilnahme an der Quote der anderen Gesellschaften ist ihnen nicht gestattet, d. h. ein Kartellmitglied darf als fremden Kahnraum nicht Kahnraum anderer Kartellmitglieder beschäftigen, auch wenn diese verhältnismäßig schlecht beschäftigt sein sollten, sondern sie dürfen ihren fremden Kahnraum nur über die Meldestellen der Betriebsverbände abrufen und dadurch kann die Kleinschiffahrt eine Quote am Gesamtgeschäft erreichen, die höher ist als ihr Anteil an der Tonnage.

Dieser Fall wird jedoch sehr selten sein, weil durch die Verteilung des Gesamtgeschäftes auf die Kartellmitglieder diesen der frühere Anteil der Kleinschiffahrt am Elbe-Havel-Verkehr zufällt und sich hierdurch der Anteil jedes einzelnen Kartellmitgliedes am Gesamtgeschäft sehr stark erhöhen wird, weil der Anteil der Kleinschiffahrt im Elbe-Havel-Verkehr sehr bedeutend war. Es ist daher kaum anzunehmen, daß ein Kartellmitglied so sehr unter dem Durchschnitt beschäftigt war, daß es trotz dieser Steigerung seines Anteils am Gesamtgeschäft eine Quote erhält, die noch unter seinem Anteil am Gesamtkahnraum liegt.

Es wird infolgedessen durch die aufgezeigte Regelung eine gleichmäßige, dem Kahnraum entsprechende Beschäftigung aller am Elbe-Havel-Verkehr Beteiligten (Reedereien und Kleinschiffahrt) erreicht.

Die Regelung hatte allerdings zur Folge, daß trotz gleichbleibenden Verkehrs Betriebe, die früher ihren eigenen Kahnraum besser beschäftigen konnten, nunmehr verhältnismäßig schlechter

beschäftigt sind zu Gunsten anderer, deren Beschäftigungsgrad durch die getroffene Regelung gestiegen ist.

Es ist also scharf zu unterscheiden zwischen

1. dem Leistungsausgleich unter den Kartellmitgliedern über die Abrechnungsstellen und
2. dem Leistungsausgleich zwischen Groß- und Kleinschiffahrt durch die Festlegung des Anteils, der von der zugewiesenen Quote mit eigenem Kahnraum bzw. Schleppkraft ausgeführt werden darf und des Anteils, der mit Kahnraum bzw. Schleppkraft der Kleinschiffahrt ausgeführt werden muß.

Über die Abrechnungsstellen wird immer dann Kahnraum bzw. Schleppkraft abgerufen, wenn mehr Aufträge eingegangen sind als der zugeteilten Quote an den Gesamtleistungen entspricht. Die Abrechnungsstellen weisen daraufhin Kahnraum von Kartellmitgliedern zu, die ihre Quote noch nicht ausgenutzt haben. Die zugeteilte Leistungsquote wird nun teils mit eigenem, teils mit Fremdraum durchgeführt, letzterer darf nur über die Meldestellen abgerufen werden.

Es ist also möglich, daß beispielsweise Kartellmitglied X seine Leistungsquote überschritten hat und ihm nun Kartellmitglied Y Kahnraum zur Verfügung stellen muß, da dessen Leistungsquote noch nicht ausgenutzt ist. Aber Kartellmitglied Y hat seinen eigenen Kahnraum schon in der zugelassenen Höhe beschäftigt, sodaß also Y von der Meldestelle fremden Kahnraum abrufen und ihn X zur Verfügung stellen muß.

Unabhängig von der bisher aufgezeigten Aufteilung der Leistungen erfolgt die Aufteilung der Einnahmen. Der einzelne Betrieb erhält nicht einen seinen Leistungen entsprechenden Anteil an den Gesamteinnahmen, sondern die Einnahmen werden nach einem anderen Schlüssel verteilt. Es wurde das Verhältnis der Einnahmen der einzelnen Kartellmitglieder zu den Gesamteinnahmen der Kartellmitglieder in den Jahren 1929/31 festgestellt und in diesem Verhältnis werden die Gesamteinnahmen aufgeteilt. Es ist dadurch möglich, daß eine Unternehmung 30% der Leistungen zur Ausführung und nur 28% der Einnahmen erhält, während einer anderen bei ebenfalls 30% der Leistungen 32% der Einnahmen zufließen. Einen geringeren Anteil an den Gesamteinnahmen als an den Gesamtleistungen haben die Betriebe, die in der Vorkartellszeit durch niedrige Frachten einen verhältnismäßig hohen Anteil am Verkehr erzielten.

Ihre Einnahmen werden jedoch ebenso wie die der anderen Kartellmitglieder bei gleicher Leistung höher sein wie vorher, da durch die Ausschaltung der Konkurrenz und die Festsetzung einheitlicher, unbedingt einzuhaltender Frachtsätze der Kampf um

die Ladung und das Fahren zu Schleuderpreisen aufgehört hat und dadurch bei gleicher Verkehrsleistung die Gesamteinnahmen im Elbe-Havel-Verkehr höher sein müssen wie vorher.

Aber dieser Regelung brachte einzelnen Reedereien trotzdem empfindliche Einbußen. Die Frachtunterbietungen waren in früheren Zeiten oft darauf zurückzuführen, daß sie eigenen leerstehenden Kahnraum besaßen, den sie, auch wenn der Ertrag nur gering war, auf diese Art beschäftigen konnten, oder sie beschäftigen Privatschiffer, die sich zu derart niedrigen Sätzen angeboten hatten, daß sich das Geschäft trotz der schlechten Preise für sie noch lohnte.

Heute jedoch erhält der von den Reedereien beschäftigte Fremdraum Anteilsfrachten, die vom Tarifausschuß [29] bzw. Frachtenausschuß festgesetzt werden, und die Gesellschaft, die zu diesen niedrigen Preisen leerstehenden eigenen Kahnraum beschäftigte, muß u. U. heute fremden Kahnraum zu regulären Preisen annehmen, während ihr nicht die entsprechenden Einnahmen zufließen, bzw. die Unterbietungen, die möglich waren, weil sie Kleinschiffer zu günstigen Bedingungen engagieren konnte, schmälern weiterhin ihre Einnahmen, während sich die Ausgaben erhöht haben.

Diesem Nachteil hätte man dadurch begegnen können, daß man eine Aufteilung der Einnahmen nach den Leistungen vornimmt, d. h. jeder Gesellschaft, die ihr aus ihren Leistungen zufließenden Einnahmen beläßt. Aber dadurch wären die einzigen Nutznießer des Kartells die Kreise gewesen, die auf Grund der Frachtunterbietungen verhältnismäßig höhere Leistungen erzielten. Die Leistungsverteilung wäre gleich geblieben, aber die Unternehmungen, die zu regulären Preisen beförderten, hätten die gleichen Einnahmen gehabt wie vorher, die anderen dagegen hätten statt Schleuderpreise nunmehr reguläre Preise erzielt.

Eine Vermeidung der Diskrepanz zwischen Einnahmen und Leistungen hätte man auch dadurch erreichen können, daß man jedes Kartellmitglied seinen Einnahmen entsprechend Leistungen durchführen läßt. D. h. hatte der Betrieb X im Durchschnitt der Jahre 1929/31 z. B. 12% der Einnahmen, aber 15% der Leistungen zu verzeichnen, so hätte er bei dieser Regelung weiterhin 12% der

29. Der Tarifausschuß, der sich sowohl aus Mitgliedern des Kartells als auch aus Vertretern der Schifferbetriebsverbände zusammensetzt, regelt die Höhe der Frachten und Schlepplöhne sowie der Anteilsfrachten und Anteilsschlepplöhne und der Motorschiffsfrachten. Während der Tarifausschuß eine interne Einrichtung des Kartells darstellt und nur die Mitglieder bindet, binden die Beschlüsse der Frachtenausschüsse, in denen neben der Schiffahrt auch die Verlader vertreten sind, nicht nur die Schiffahrt, sondern auch jeden Spediteur und sonstigen Ablader.

Gesamteinnahmen (die bei gleichbleibender Verkehrsleistung infolge der Ausschaltung der Konkurrenz und des Wegfalls der Preisschleuderei einen höheren Betrag ausmachen, wie oben gezeigt wurde) bezogen, aber auch nur 12% der Leistungen vollbracht, während der Betrieb mit verhältnismäßig höheren Einnahmen nunmehr eine höhere Leistung hätte vollbringen müssen, die außerdem noch dem von ihm zu beschäftigenden fremden Kahnraum zugefallen wäre, da ja die Möglichkeit zur Beschäftigung von eigenem Kahnraum beschränkt ist auf den Anteil seines Kahnraumes am gesamten Kahnraum im Elbe-Havel-Verkehr.

Die Nutznießer einer derartigen Regelung wären wieder die Betriebe gewesen, die in großem Umfange die Frachten unterboten hatten, denn ihr Anteil an den Leistungen wäre bei gleichbleibendem Anteil an den Einnahmen gesunken, während bei den anderen Betrieben der Anteil an den Leistungen trotz gleichbleibenden Anteils an den Einnahmen gestiegen wäre.

Ähnlich wie für den Ausgleich der Leistungen mußten auch für den Ausgleich der Einnahmen zentrale Abrechnungsstellen geschaffen werden. Den Auftraggebern gegenüber haften die Kartellmitglieder, die das Geschäft geworben haben. Es fließen ihnen daher auch die Einnahmen aus dem ganzen geworbenen Geschäft zu. Übersteigen nun diese ihre Einnahmequote, so kommt der Überschuß den Mitgliedern zugute, die ihre Einnahmequote nicht erreicht haben. Zu diesem Zwecke müssen die Einnahmen dekadenweise den Abrechnungsstellen mitgeteilt und der Ausgleich innerhalb von 10 Tagen vorgenommen werden.

Bei der getroffenen Regelung machte sich aber bald ein sehr starker Mangel bemerkbar. Die Reedereien, die alle einen mehr oder weniger großen Teil fremden Kahnraum beschäftigen müssen, gingen dazu über, die Aufträge mit hohen Frachten mit eigenem und die mit niedrigen Frachten mit fremdem Kahnraum durchzuführen. Sie behielten also die guten und rentablen Geschäfte für sich und gaben in erster Linie die schlechten ab. Die Geschädigten dabei waren die Kleinschiffer. Zum Schutze dieser wurden deshalb in Hamburg und Berlin je eine Güterverteilungs- und Kontrollstelle eingerichtet und diesen die Aufgabe zugewiesen, auf Grund von täglichen Meldungen der Mitglieder alle anfallenden Güter (mit Ausnahme des dem Eil- und Expreßverkehr zufließenden Frachtgutes) und Schleppanhänge unter die Mitglieder des Kartells sowie zwischen Kartell und Kleinschiffahrt gerecht zu verteilen und die tatsächliche Durchführung zu überwachen. Diese Stellen übernahmen damit die Funktion des Leistungsausgleichs innerhalb der Kartellmitglieder anstelle der Abrechnungsstellen.

Eine andere Härte, die das Kartellwerk zunächst mit sich

brachte, war, daß durch die Einrichtung der Meldestellen seitens der Schifferbetriebsverbände und durch das Werbemonopol der Reedereien den Flußspediteuren im Elbe-Havel-Geschäft die Güterwerbung verboten und die Prokureure entbehrlich geworden waren. Der Grund für die Ausschaltung dieser Befrachterfirmen lag vor allem darin, daß sie es nie unversucht ließen, aus dem ladungsuchenden, unorganisierten Kleinschiffer die niedrigsten Frachten herauszuholen und ihn dadurch häufig in grober Weise übervorteilten.

Nachdem es aber durch die Errichtung der Frachtenausschüsse und durch den Zwang, Kahnraum nur über die Meldestellen abzurufen, den Befrachtern unmöglich gemacht war, für sich niedrige Frachten auszuhandeln,[30] wurde im Sommer 1933 auf Grund freiwilliger Vereinbarung mit allen Kartellmitgliedern im Elbe-Havelgeschäft eine „Notgemeinschaft" von Berliner und Hamburger Maklern und Spediteuren gegründet, der eine Quote im Frachtgeschäft zugewiesen wurde.

ß) Die Elbe-Reedereien-Vereinigung von 1934.

Die Folge aller bisher aufgezeigten Mängel war eine umfassende Reform des gesamten Kartellwerkes, die ab 1. Februar 1934 durchgeführt wird.

Die bisher selbständigen Kartellorganisationen für den Elbe-Berg- und -Tal-Verkehr sowie für den Elbe-Havel Verkehr wurden aufgehoben und dafür nur noch ein großes Kartell unter einheitlicher Leitung, die „Elbe-Reederei-Vereinigung von 1934"[31] geschaffen. Das gesamte Verkehrsgebiet dieser Vereinigung ist in sechs Abteilungen aufgeteilt, die folgende Gebiete umfassen:

A. den Elbe-Berg-Verkehr,
B. den Elbe-Tal-Verkehr,
C. den Elbe-Havel-Verkehr (einschließlich Havel-Saale-Verkehr)
D. den Havel-Elbe-Verkehr,
E. den Saale-Havel-Verkehr,
F. den Elbe-Saale-Verkehr (Berg- und -Tal)

30. In Berlin ist es beispielsweise üblich, daß der Meldestellenleiter, sofern ein Makler oder Spediteur Kahnraum verlangt, sofort den Frachtensatz für den Schiffer aushandelt und hierdurch meistens einen für den Schiffer günstigeren Preis erzielt, als wenn die Preisabmachung zwischen Schiffer und Makler sich abspielen würde.

31. 8. Verordnung zur Durchführung des Gesetzes zur Bekämpfung der Notlage der Binnenschiffahrt, vom 16. Juni 1933, Deutscher Reichsanzeiger Nr. 18 vom 22. 1. 1934.

Das bisherige Elbe-Havel-Kartell ist also ein Teil der „Elbe-Reedereien-Vereinigung von 1934" geworden und zerfällt innerhalb dieser in die Abteilungen C-E.

Jede Abteilung ist wiederum in Bezirke untergegliedert und für jeden dieser Bezirke werden für die Ermittlung des Geschäftsanteiles jedes Mitgliedes Gruppen nach Verkehrsarten (Eil- und Expreßverkehr, Stückgut-, Frachtgut-, Massengut-, Schleppverkehr und Tankschleppverkehr), die z. T. auch bereits in den alten Kartellorganisationen bestanden, gebildet.

Der Kreis der Mitglieder ist durch die Einbeziehung der sogenannten „Notgemeinschaft der Binnenschiffsbefrachter" erweitert worden. Diese haben sich zu einer G.m.b.H. mit einem Gesellschaftskapital von 20 000 RM.[32] zusammengeschlossen, der die Gesamtquote übertragen wird. Ihre Außenseiterstellung hatte ihnen, wie wir oben sahen, zunächst das Frachtgeschäft genommen und sie auf Spedition beschränkt. Diese Härte beseitigt die neue Verordnung; allerdings mußte dabei berücksichtigt werden, daß die Befrachter keinen eigenen Schiffsraum besitzen und deshalb mit wesentlich geringeren Unkosten und Lasten arbeiten können als die Reedereien. Dieser Vorteil wird dadurch ausgeglichen, daß die Befrachter 30% ihrer Quote den Reedereien abgeben müssen.

Die Mitglieder des Kartells gliedern sich also in folgende drei Fachgruppen:

1. Binnenschiffahrtsunternehmungen mit eigenem Schiffspark,
2. Kleinschiffergenossenschaften,
3. Befrachter ohne eigenen Schiffspark.

Die für alle Beteiligten wichtigste Frage, die Aufteilung des Geschäfts und damit die Beseitigung des ungesunden inneren Wettbewerbes und die Verteilung der Betriebsleistungen, d. h. des Fahrens und Schleppens, ist einer völligen Neuordnung unterzogen worden.

Die neue Kartellsatzung geht von dem Gedanken aus, daß, abgesehen von dem zur Erhaltung des Status quo unerläßlichen Kundenschutzes, das Werben von Gütern zur Beförderung auf dem Wasserweg und damit auch der Abschluß von Frachtverträgen grundsätzlich unbeschränkt sein muß. Aufgeteilt wird daher innerhalb des Mitgliederkreises nur die innere geschäftliche und betriebliche Abwicklung der Verträge.

Die gesamten Geschäfte (Frachtaufträge) werden unter die Mitglieder entsprechend ihren Geschäftsanteilen an den Verkehrsgruppen innerhalb der einzelnen Bezirke verteilt. Dieser „Geschäfts-

32. Deutsche Verkehrs-Nachrichten vom 10. 11. 1933, S. 20.

anteil" jedes einzelnen Mitgliedes wird berechnet einerseits nach den in einer bestimmten Zeit gefahrenen oder geschleppten tkm, andererseits nach den aus diesen Leistungen erzielten Einnahmen. Diesen werden die Gesamtfrachten und bei reinen Schleppverträgen die Schlepplöhne abzüglich der Spediteurprovision zugrundegelegt.

Während also früher die Aufteilung der Geschäfte unabhängig von den Einnahmen, nur auf Grund der mit eigenem und fremdem Kahnraum durchgeführten Leistungen erfolgte, werden heute bei der Festsetzung des Geschäftsanteils die Einnahmen berücksichtigt. Es ist damit die Möglichkeit gegeben, Mitgliedern, die früher auf Grund von Frachtunterbietungen verhältnismäßig hohe Geschäftsanteile erhielten, ihre Anteile auf Grund ihrer geringen Einnahmen zu kürzen.

Im neuen Kartell erhält auch jedes Mitglied die seinem Geschäftsanteil entsprechenden Einnahmen. D. h. es fließt ihm nicht mehr eine von seinem Geschäftsanteil unabhängige, gleichbleibende Quote der Gesamteinnahmen zu, sondern die Einnahmen richten sich nach seinem Geschäftsanteil.

Übersteigen die geworbenen Aufträge den Geschäftsanteil eines Mitgliedes, so wird das Mehr den Mitgliedern zugewiesen, die ihren Geschäftsanteil nicht voll ausgenutzt haben. Da aber das einzelne Mitglied auch aus diesen Aufträgen dem Frachtgeber allein haftet und mit diesem abrechnet, hat es die ihm aus diesem Mehrgeschäft zufließenden Einnahmen abzüglich einer Werbeprämie von 3% an die Vereinigung abzuführen. Es sollte durch diese Prämie ein Anreiz gegeben werden, daß die einzelne Unternehmung auch über ihren Geschäftsanteil hinaus im Interesse der gesamten Binnenschiffahrt zu werben versucht. Andererseits durfte aber die Provision auch nicht zu hoch festgesetzt werden, damit sie nicht Anlaß zu Frachtunterbietungen gibt.

Man hat durch diese Regelung nunmehr erreicht, daß die Kartellmitglieder, die in der Vorkartellzeit infolge Frachtunterbietungen einen verhältnismäßig hohen Teil der Leistungen ausführten, nicht dauernd schlechtere Einnahmen haben wie im alten Kartell, sondern nunmehr für ihre allerdings reduzierten Leistungen reguläre Preise erzielen. Die anderen Kartellmitglieder dagegen, die derartige Preisunterbietungen nicht mitmachten, erhalten durch das oben geschilderte Verfahren höhere Geschäftsanteile, aber keine überproportionalen Einnahmen mehr wie im alten Kartell.

Tab. 56: Beispiel für die Aufteilung der Aufträge und Einnahmen im alten und neuen Kartell.

	Kartellmitglieder.			
	A	B	C	zusammen
Leistungen in tkm } in der Vor-	40.000	35.000	25.000	100.000
Einnahmen in RM } kartellzeit	40.000	42.000	30.000	112.000
Durchschnittseinnahme pro tkm	1,—	1,20	1,20	—
Quoten im alten Kartell:				
Geschäftsanteil	40 %	35 %	25 %	100 %
Einnahmeanteil	35,8 %	37,4 %	26,8 %	100 %
(ermittelt aus der Vorkartellzeit für Leistungen und Einnahmen gesondert).				
Quoten im neuen Kartell:				
Geschäftsanteil }	37,9 %	36,2 %	25,9 %	100 %
Einnahmeanteil }				
(ermittelt aus Leistungen und Einnahmen, einheitliche Quote zur Aufteilung der Aufträge und Einnahmen).				
Aufträge } im alten Kartell	40.000	35.000	25.000	100.000
Einnahmen } bei insgesamt gleich-	42.960	44.880	32.160	120.000
bleibender Verkehrs-				
leistung				
Durchschnittseinnahme pro tkm	1,074	1,282	1,286	
im neuen Kartell bei				
Aufträge } insgesamt gleichblei-	37.900	36.200	25.900	100.000
Einnahmen } bender Verkehrslei-	45.480	43.440	31.080	120.000
stung				
Durchschnittseinahme pro tkm	1,2	1,2	1,2	

Neben den Geschäftsanteilen werden für die Mitglieder des Kartells, soweit sie eigenen Kahnraum bzw. Schleppkraft besitzen, Betriebsanteile festgesetzt. Die Höhe dieser richtet sich nach dem Verhältnis ihres Kahnraumes zum gesamten Kahnraum der betreffenden Fahrzeuggruppe.

Zu diesem Zweck muß jedes Kartellmitglied seinen Kahnraum bzw. seine Schleppkraft auf die Abteilungen A-E und innerhalb dieser nach Fahrzeuggruppen aufteilen.

Als Fahrzeuggruppen wurden hier gebildet:

1. Selbstfahrer mit mehr als 8 km Stundengeschwindigkeit für den Expreß- und Eilverkehr.
2. Selbstfahrer unter 8 km Stundengeschwindigkeit.
3. Kähne.
4. Schlepper.

Das einzelne Kartellmitglied darf nun wie bisher aus seinem Geschäftsanteil bzw. aus dem von ihm geworbenen Geschäft soviel Aufträge mit eigenem Kahnraum ausführen, wie seinem Betriebsanteil entspricht. Für den Rest muß es fremden Kahnraum beschäftigen. Es soll also nach der neuen wie auch nach der alten Verordnung eine gleichmäßige Beschäftigung aller Beteiligten (Reedereien und Privatschiffahrt) gewährleistet werden.[33] Aus diesem Grunde bleiben auch die Verträge zwischen den bisherigen Reedereivereinigungen und den Schifferbetriebsverbänden unverändert.

Auch die Güterverteilungs- und Kontrollstellen sind im neuen Kartell geblieben. Sie haben wie bisher die Aufgabe, die Verteilung der Leistungen zwischen Privatschiffahrt und Reedereien bzw. innerhalb der Reedereien zu überwachen und vorzunehmen, besonders in Hinblick auf eine gleichmäßige Verteilung der guten und schlechten Geschäfte.

Der Einnahmeausgleich erfolgt nach wie vor über besondere Abrechnungsstellen.

Schließlich ist wie auch im alten Kartell den Mitgliedern die Vergrößerung ihres Schiffsparkes verboten.

cc) Das Märkische Kartell.

Das Märkische Kartell unterscheidet sich grundsätzlich in seinem Aufbau von der Elbe-Reedereien-Vereinigung. Der Grund hierfür ist in erster Linie darin zu suchen, daß im Gebiet der Mark die Kleinschiffahrt dominierend ist und daneben nur kleinere Reedereien bestehen. Auch hatte der Konkurrenzkampf in diesem Gebiet nicht die scharfen Formen angenommen wie im Elbe-Havel-Verkehr. Deshalb konnte man sich mit einer geringeren Gliederung und Aufteilung des Geschäftes begnügen und brauchte keine so weitgehenden Maßnahmen zu ergreifen. Eine Aufteilung wurde aber notwendig, weil Verladerkreise immer mehr dazu übergingen, ihre Transporte durch Reedereien ausführen zu lassen, da ihnen seit dem Notrecht durch das Reihenladen der Kleinschiffahrt die Möglichkeit genommen war, mit bestimmten vertrauenswürdigen Schiffern zusammenzuarbeiten. Zum Schutze der Kleinschiffahrt mußte des-

33. Den einzelnen Reedereien ist es jedoch freigestellt, Teile ihres Betriebsmittelparkes stillzulegen und den Rest dafür besser zu beschäftigen.

wegen eine schlüsselmäßige Verteilung der Frachtgeschäfte und Schleppleistungen zwischen Kleinschiffahrt und Reedereien vorgenommen werden.

Die Bildung des Märkischen Kartells erfolgte auf Grund der 5. DurchführungsVO. (v. 1. 9. 1933)[34] des Gesetzes zur Bekämpfung der Notlage der Binnenschiffahrt vom 16. Juni 1933. Danach wurden sämtliche Schiffseigner, welche im Gebiet zwischen Elbe und Oder gewerbsmäßig das Fracht- und Schleppgeschäft betrieben und keinem der schon bestehenden Schifferbetriebsverbände angehörten, zwangsweise zur „Mitteldeutschen Reedereien-Vereinigung" zusammengeschlossen. Ausgenommen blieb der direkte Seeverkehr, der Werkverkehr und ebenso durften die Genossenschaften, deren Mitglieder den Betriebsverbänden angeschlossen waren, nicht Mitglied der Vereinigung werden.

Diese Vereinigung sollte mit den beteiligten Schifferbetriebsverbänden, in erster Linie mit dem „Mitteldeutschen Schifferbetriebsverband" in Berlin ein Abkommen treffen, durch welches eine gleichmäßige und gerechte Beschäftigung des den Vertragsparteien angeschlossenen Frachtraumes sowie ihrer Schleppkraft sichergestellt werden sollten.[35] Da aber die freiwilligen Verhandlungen erfolglos blieben und keine Einigung erzielt werden konnte,[36] ergriff der Reichsverkehrsminister selbst Maßregeln, um den angestrebten Zweck zu erreichen.

Es erschien die 7. Durchführungsverordnung vom 20. Dezember 1933, die bestimmte, daß lediglich Mitglieder der „Mitteldeutschen Reedereien-Vereinigung" sowie Mitglieder der Betriebsverbände in dem durch die VO. fest umgrenzten Gebiet gewerbsmäßig Güter befördern und Schleppleistungen ausführen dürfen.

Der örtliche Geltungsbereich dieser VO erstreckt sich auf den Verkehr, „der von den Berliner, den Märkischen und den anschließenden Mecklenburgischen Wasserstraßen bis Lübz ausgeht sowie den Verkehr, der von den Plätzen Stettin und Fürstenberg/O nach den angegebenen Wasserstraßen oder durch diese führt" (§ 1). Der Elbe-Havel- und Havel-Saale-Verkehr wird nicht erfaßt, da er bereits durch andere VO. geregelt worden ist.

Sachlich ist eine Abgrenzung dadurch vorgenommen worden, daß

a) der örtliche Bugsierverkehr,[37]
b) der Werkverkehr,
c) der Verkehr über See ohne Umladung,

34. Die Verordnung ist nebst der Kartellsatzung in der „Deutschen Schiffer-Zeitung" vom 15. 9. 1933 evröffentlicht.
35. § 3 der Kartellsatzung.
36. „Deutsche Schiffer-Zeitung" vom 1. 12. 1933.

d) das Lagerkahngeschäft,
e) der Eilgüterverkehr
durch das Abkommen nicht berührt werden. (§ 3)

Bei der Aufteilung des Frachtgeschäftes zwischen Kartell und Kleinschiffahrt [38] wurde das Verhältnis der Tonnage zugrundegelegt und danach den Reedereien ein Anteil von 30%, der Kleinschiffahrt ein solcher von 70% [39] zugeteilt. Um die Aufteilung möglichst zu vereinfachen, werden weder Güterart noch Wert noch Länge der Verkehrsstrecke oder Fahrzeugtypen berücksichtigt (§ 1), d. h. es findet lediglich eine Aufteilung der gefahrenen Mengen statt.[40]

Da das freie Werben von Gütern den Mitgliedern beider Vertragsparteien uneingeschränkt gestattet ist (§ 14), fährt die Kleinschiffahrt zunächst die im Markt selbst geworbenen oder die ihr durch Vermittlung von Spediteuren und Maklern zugewiesenen Güter; erreicht sie damit nicht die ihr zustehende Quote, so müssen die Reedereien von ihrem Geschäft einen entsprechenden Teil abgeben (§ 2). Eine Aufteilung der der Kleinschiffahrt zustehenden Quote von 70% des gesamten Geschäftes auf die einzelnen Schiffer erfolgt durch das Reihenladen über die Meldestellen.

Von einer Aufteilung des Anteils der Reedereienvereinigung auf die einzelnen Mitglieder hat man Abstand genommen. Jedes Mitglied darf das ganze geworbene Geschäft durchführen ohne Rücksicht auf die Beschäftigung anderer Kartellmitglieder. Es ist nur verpflichtet, nach einem jeweils festgesetzten Verhältnis Kahnraum der Kleinschiffahrt zu beschäftigen. Hat die Kleinschiffahrt beispielsweise nur 60% geworben, so müssen die Reedereien zusammen soviel von ihren Aufträgen abgeben, daß die von der Kleinschiffahrt gefahrenen Mengen 70% des gesamten Geschäftes ausmachen. D. h. die Reedereien, die 40% geworben haben, müssen jede ein Viertel ihres Geschäftes (= 10% vom Gesamtverkehr) mit Kahnraum der Kleinschiffahrt durchführen lassen.

Soweit ein Kleinschiffer durch ein Kartellmitglied beschäftigt wird, darf er als Beförderungsentgelt lediglich die vom zuständigen

37. Unter örtlichem Bugsierverkehr versteht die VO „das Verholen und Verlegen von Binnenschiffen auf Entfernungen bis zu 12 km Länge", in Berlin selbst im ganzen Groß-Berliner Wasserstraßengebiet. (§ 4).
38. Vgl. „Bestimmungen über die Beschäftigung der Schiffahrt auf den Märkischen Wasserstraßen", die nebst der 7. VO zur Durchführung des Gesetzes zur Bekämpfung der Notlage der Binnenschiffahrt vom 16. 6. 1933 in den „Mitteilsungsblättern für die Stromgebiete der Elbe, oder und die Märkischen Wasserstraßen" vom 27. 12. 33. veröffentlicht sind.
39. Der „Mitteldeutsche Schifferbetriebsverband" beschäftigte etwa 300 bis 350.000 t in dem durch die VO erfaßten Gebiet.
40. s. auch Twiehaus, „Neuregelung der Schiffahrt in der Mark", in „Deutsche Verkehrsnachrichten" vom 29. 12. 33.

Frachtenausschuß festgesetzte Mindestfracht verlangen (§ 6). Ist eine solche Festsetzung nicht erfolgt, so obliegt sie dem „Ständigen Ausschuß" (§ 6), der von den Vorsitzenden der Reederei-Vereinigung und des Mitteldeutschen Schifferbetriebsverbandes gebildet wird (§ 12). Diese Bestimmung war deshalb notwendig, damit der Kleinschiffer die Pflicht des Reeders, Fremdraum zu beschäftigen, nicht dahin ausnutzt, unbillig hohe Frachten zu fordern.[41] Der Reeder kann für die Beschäftigung fremden Kahnraums eine Provision von 4% des Beförderungsentgeltes einbehalten (§ 6).

Die Aufteilung der Schleppleistungen ist durch besondere Bestimmungen geregelt. Wie wir schon an anderer Stelle ausgeführt haben, ist die Märkische Kleinschiffahrt nicht auf die Schleppkraftstellung der Großschiffahrt angewiesen, sondern ist in der Lage, ihre sämtlichen Transporte im Verkehrsgebiet zwischen Elbe und Oder durch eigene Fahrzeuge schleppen zu lassen. Deshalb ist eine Aufteilung der Schleppleistung zwischen Kleinschiffahrt und Kartell derart erfolgt, daß die Kleinschiffahrt grundsätzlich alle ihre Transporte mit eigenen Schleppern ausführen kann. Zum Schutze der Kleinschiffahrt ist aber die Bestimmung getroffen, daß die Mitglieder des Kartells lediglich ihre eigenen Fahrzeuge mit eigener Schleppkraft befördern dürfen, und darüber hinaus bis zu 30% des über die Meldestellen abgerufenen Fremdraumes, sofern dieser mit selbstgeworbenen Gütern beladen wird (§ 7).

Eine Ausgleichsstelle in Berlin, die paritätisch aus Mitgliedern des Kartells und der Schifferbetriebsverbände zusammengesetzt ist, sorgt für die Innehaltung des Verteilungsmaßstabes zwischen Reedereien-Vereinigung und Kleinschiffahrt (§§ 8, 9, 10). Jedes Kartellmitglied muß täglich die gefahrenen Mengen unter Angabe des beschäftigten Fremdraumes aufgeben. Ebenso erstatten die Meldestellen laufend über den abgerufenen Raum Bericht. Am Schluß der Woche wird festgestellt, inwieweit der Verteilungsmaßstab innegehalten worden ist. Ist beispielsweise die Kleinschiffahrt im Plus, darf die Reedereien-Vereinigung in der kommenden Woche mehr Eigenraum beschäftigen. Ebenso wird für jedes Kartellmitglied die Beschäftigung von Fremdraum kontrolliert. Stellt sich z. B. heraus, daß es zuviel Eigenraum beschäftigt hat, ist es verpflichtet, in der kommenden Woche mehr Fremdraum über die Meldestellen abzurufen.

Jedes Kartellmitglied hat ferner der Ausgleichsstelle zu melden, in welchem Umfange eigene Güter in fremden Kähnen geschleppt wurden. Ist das Höchstmaß von 30% überzogen, so muß es in der

41. s. auch Twiehaus, a. a. O.

kommenden Woche entsprechend weniger Fremdraum mit eigenen Gütern schleppen.

Die laufenden Geschäfte, die sich aus dem Vertrag zwischen Kartell und Kleinschiffahrt ergeben, werden durch den schon erwähnten „Ständigen Ausschuß" abgewickelt.

Das Vertragswerk ist am 1. Januar 1934 in Kraft getreten.

b) Die Organisation des Meldestellenwesens.

Wegen der großen Bedeutung der Meldestellen für die gleichmäßige Verteilung des Frachtgutes auf die Mitglieder der Betriebsverbände[42] soll in diesem Abschnitt ihre Organisation im Gebiete des „Mitteldeutschen Schifferbetriebsverbandes" dargestellt werden.

Der Mitteldeutsche Schifferbetriebsverband hat an allen wichtigen Verfrachtungsplätzen wie z. B. in Berlin, Brandenburg, Fürstenberg/M., Fürstenberg/O., Fürstenwalde, Havelberg, Anklam, Greifswald, Swinemünde u. a. m. insgesamt bisher 32 Meldestellen eingerichtet. Zum Teil handelt es sich um eigene, zum Teil um Geschäftsstellen der Genossenschaften, in erster Linie der T.G.B., die mit den Funktionen der Meldestellen betraut wurden. Von den 32 Meldestellen befinden sich 24 im Gebiet der Märkischen und Mecklenburgischen Wasserstraßen, hiervon allein 5 in Groß-Berlin. 8 Meldestellen sind im Bereiche der Pommerschen Wasserstraßen eingerichtet worden.

Sobald ein Schiffer mit seinem Fahrzeug bereit ist, eine neue Reise anzutreten, meldet er sich in der Regel bei der Meldestelle des Bezirkes, in welchem er leer geworden ist, unter Vorlegung seines Mitgliedsbuches und des Nachweises, daß er wirklich leer ist, an. Diesen Nachweis erbringt er durch eine Leerbescheinigung, die folgenden Wortlaut und vom letzten Empfänger ausgestellt wird.

Leer-Bescheinigung.

Schiffer Schulze aus Berlin, Eichungsnummer Berlin 365 löschte bei uns

1 Ladung Getreide

bis 12. Oktober 1933. Stunde 14,10

Berlin, den .....

Unterschrift des Empfängers.

42. Durch ein Gegenseitigkeitsabkommen haben sich die Mitglieder des Elbe-, Mitteldeutschen und Oderschifferbetriebsverbandes beim Aufenthalt im Bereich eines anderen der genannten Verbände die gleichen Rechte wie dessen Mitglieder zugesagt. Sie haben andererseits die Pflicht, die Bestimmungen des Betriebsverbandes ihres jeweiligen Aufenthaltsortes zu beachten und einzuhalten. Übertretungen werden durch den Betriebsverband, dem sie als Mitglied angehören, mit Ordnungsstrafen belegt. „Deutsche Schiffer Zeitung" vom 1. 6. 1932.

Die Meldestelle trägt den sich Meldenden zunächst in die sog. „Vorläufige Liste“ ein. Dadurch hat sie einen Überblick über den gesamten disponiblen Schiffsraum und der Schiffer noch die Möglichkeit, sich an eine andere Meldestelle zu wenden. Diese Möglichkeit erlischt beim Eintragen in die „Typenliste“, die nach einer Frist von genau 5 Tagen nach Leerwerden erfolgt. Mit dieser Eintragung bekommt der Schiffer seine Reihenfolgenummer. Die Typenliste enthält Angaben über Bauart des Fahrzeuges (offener oder gedeckter, Holz- oder Eisenkahn), Tragfähigkeit und Attest des Schiffes, auf welches die raumabfordernden Verlader wegen der Versicherung das Hauptgewicht legen.

Gehen bei der Meldestelle Anforderungen von Schiffsraum ein, so erfolgt das Ausbieten seitens des Meldestellenleiters. Dieser Vorgang soll an einem praktischen Beispiel klargemacht werden.

Schiffahrtskontor Krause Berlin will sofort 250 t Getreide von Berlin nach Havelberg verladen und braucht dazu einen gedeckten 250 t-Kahn, Klasse I. Der Meldestellenleiter wird telefonisch verständigt. Die Fracht ist vom Frachtenausschuß festgesetzt. Daraufhin bietet der Meldestellenleiter den Beförderungsauftrag aus. Schiffer, welche die von der Firma gestellten Bedingungen an den Kahn erfüllen, rufen dem Meldestellenleiter lediglich Zeit und Stunde ihres Leerwerdens zu. Ein Nummernzuruf kann nicht erfolgen, da noch nicht alle Schiffseigner eine Nummer haben, aber bereits auf Grund der Leerbescheinigung mitbieten dürfen, soweit sie in der „vorläufigen Liste“ eingetragen sind. Von allen Bietenden bekommt derjenige den Zuschlag, der nach Tag, Stunde und Minute am ehesten leer geworden ist.

Daraufhin schreibt die Meldestelle dem Schiffer einen Überweisungsschein als Urkunde darüber aus, daß die Kahnvermittlung durch die Meldestelle erfolgt ist, da kein Verlader Kahnraum ohne ihre Vermittlung abnehmen darf. Dieser Überweisungsschein hat folgende Formulierung:

> Meldestelle 1 vom Mitteldeutschen Schifferbetriebsverband überweist Schiffer Schulze aus Ratibor, Fahrzeug Hamburg 135 mit Revisionsattest I an Schiffahrtskontor Krause zur Beförderung von 250 t Getreide von Berlin nach Havelberg.
>
> Berlin, den .....
>
> Unterschrift des Meldestellenleiters.

Auf Grund dieses Überweisungsscheines darf das Schiffahrtskontor erst den Schlußschein ausstellen. Da auch dieser den Vermerk der Meldestelle tragen muß, begibt sich der Schiffer hiermit zur Meldestelle zurück, die dann erst den Reiseausweis ausstellt. Dieser

stellt eine Bescheinigung über die ordnungsmäßige Ladungsvermittlung durch die Meldestelle dar und muß zwecks Kontrolle an jeder Schleuse vorgelegt werden. Der Reiseausweis lautet:

Mitteldeutscher Schifferbetriebsverband.

Reiseausweis Nr. 15438

Der Schiffseigner Schulze aus Ratibor, Fahrzeug Hamburg 135 fährt von Berlin nach Havelberg in Ausführung eines von der örtlich zuständigen Meldestelle übertragenen Beförderungsauftrages.

Berlin, den .....

Unterschrift des Meldestellenleiters.

Erst jetzt ist der Schiffer ordnungsmäßig abgefertigt und kann die Reise antreten. Gleichzeitig erfolgt die Streichung in der Meldeliste und die Eintragung in die Liste der abgerufenen Fahrzeuge.[43]

Besondere Bestimmungen regeln den Schleppverkehr innerhalb des Mitteldeutschen Stromgebietes. Jeder Eigner eines Fahrzeuges ohne eigene Triebkraft ist verpflichtet, sofern er Schleppkraft benötigt, sich an die örtlich zuständige Meldestelle zu wenden. Das ganze Verbandsgebiet ist in fünf Schleppkreise aufgeteilt.[44] Jeder Schleppereigner des Märkischen Wasserstraßengebietes kann nur in einem von ihm gewählten Schleppkreise Schleppdienste leisten. Für jeden Schleppkreis bestehen besondere Meldestellen, die eigens eine Schleppliste führen, in welchen die für diesen Kreis schleppenden Eigner der Reihenfolge nach eingetragen werden. Bei Anforderung von Schleppkraft erfolgt hier kein öffentliches Ausbieten, da alle für einen Kreis fahrenden Schlepper die gleiche Eignung aufweisen.[45] Sondern hier wird die strikte Einhaltung der Reihenfolge durchgeführt, während sie bei der Zuteilung von Frachtraum praktisch unmöglich ist, weil die besonderen Wünsche der Verlader berücksichtigt werden müssen.

Wird ein Schleppzug nicht vollständig behangen, d. h. hat er weniger als 5 Anhänge oder führt die Schleppreise nicht über die volle Schleppstrecke, so wird die Minderbeschäftigung durch Zuweisung von Nebenarbeiten ausgeglichen, ohne daß der Schleppereigner dadurch in der Reihenfolge zurückgesetzt wird. Da der Schleppkreis IV, der Berliner Bezirk, relativ klein ist und der Schleppereigner

43. Die ursprüngliche Freigrenze von 50 t für das Gebiet des Mitteldeutschen Schiffbetriebsverbandes ist aufgehoben worden, sodaß sämtliche Gütermengen über die Meldestellen zu verfrachten sind.

44. s. S. 132.

45. s. S. 133.

bei Durchführung von beispielsweise nur einer Bugsierreise von Spandau nach Charlottenburg nicht seine Betriebskosten decken würde, werden in diesem Kreis hintereinander soviel Beförderungsaufträge zugewiesen, daß ein Mindestbeförderungsentgelt erreicht wird. Dieses wird vom Frachtenausschuß Berlin, Fachabteilung Schleppkraft, jeweils festgesetzt und beträgt z. Zt. für Dampfer bis 70 PS 150 RM., für Dampfer über 70 PS 160 RM. Damit jederzeit eine Kontrolle möglich ist, ob ein Dampferbesitzer das Mindestentgelt erreicht hat, wird für jeden Schlepper dieses Bezirkes ein besonderes Schleppbuch geführt, in das alle ausgeführten Beförderungsaufträge und die daraus erzielten Einnahmen einzutragen sind.

IX. Zusammenfassung.

Im Verlaufe der Arbeit haben wir gezeigt, daß Berlin als Binnenschiffahrtsplatz sehr große Bedeutung zukommt. Es hat nicht nur neuzeitlich eingerichtete, jedem Verkehr gewachsene Hafenanlagen, die sich mit denen anderer Binnenschiffahrtsplätze jederzeit messen können, sondern es ist auch, was den Güterverkehr selbst betrifft, der drittbedeutendste Binnenhafen Deutschlands. Diese Stellung verdankt es seiner zentralen Lage im Märkischen Stromgebiet, welches wiederum ein wichtiges Bindeglied zwischen Ost und West darstellt. Wir haben weiterhin gesehen, wie katastrophal sich die Krise im Binnenschiffahrtsgewerbe auswirkte und welche Maßnahmen staatlicherseits zur Behebung der Notlage der Binnenschiffahrt ergriffen wurden.

Es sind daher zum Schluß noch zwei Fragen im Hinblick auf die Zukunft der Berliner Schiffahrt aufzuwerfen:

1. Wie wird sich der Güterverkehr auf den Märkischen und Berliner Wasserstraßen voraussichtlich nach Fertigstellung des Mittellandkanals gestalten?
2. Wie soll das Binnenschiffahrtsgewerbe nach Aufhebung der Zwangsverbände, die nur als vorübergehende Einrichtungen gedacht sind, organisiert werden?

Mit der Fertigstellung des Mittellandkanals, der den industriellen Westen mit dem landwirtschaftlichen Osten verbinden soll, wird das Märkische Wasserstraßennetz mit seinem Zentralpunkt Berlin eine wichtige Vermittlungsfunktion auszuüben haben.

In der Güterzufuhr Berlins wird in Bezug auf das Transportmittel ohne Zweifel eine Verschiebung zu Gunsten des Wasserverkehrs zu erwarten sein. Es ist damit zu rechnen, daß ein großer Teil der auf dem Bahnweg nach Berlin beförderten Ruhrkohle den Mittellandkanal benutzen wird. Dadurch werden Frachtverbilligungen von 30—50%[1] eintreten, die vor allem die Konkurrenzfähigkeit der Ruhrzechen gegenüber der englischen Kohleneinfuhr auf dem Berliner Markt steigern werden. Neben etwa 2 Mill. t Ruhrkohle werden schätzungsweise $1^1/_2$ Mill. t Eisen und Stahl des rheinisch-

1. Etterich, „Die Bedeutung des Mittellandkanals für die Wirtschaft des rheinisch-westfälischen Industriegebietes" in der Sonderbeilage der Magdeburger Tageszeitung „Der Mittellandkanal", vom 18. 6. 1933.

westfälischen Industriegebietes, außerdem Thomasmehl, Ammoniak, Mineralöle in Richtung Berlin zum Wasserversand kommen.[2]

In umgekehrter Richtung wird sich der Verkehr in der Hauptsache mit Getreide und Grubenholz entwickeln. Getreide, welches heute größtenteils über die Ostdeutschen Seehäfen und Emden oder Rotterdam nach dem Industrierevier geht, wird künftig in größerem Maße über die Märkischen Wasserstraßen verfrachtet werden. Etwa 1 Mill. t Grubenholz aus den waldreichen Gegenden Mittel- und Ostdeutschlands können ferner auf dem billigen Kanalweg erwartet werden.[3]

Der Gesamtverkehr auf dem Kanal wird in Richtung West-Ost auf 9 Mill. t und in der Ost-West-Richtung auf 3 Mill. t geschätzt.[4]

Wenn sich auch nicht diese gesamte Gütermenge auf die Märkischen Wasserstraßen konzentrieren wird, so wird doch immerhin der vom Westen kommende für Berlin oder den Osten bestimmte Teil eine wesentliche Belebung und Verstärkung des Verkehrs der Märkischen Wasserstraßen mit sich bringen.

Man könnte allerdings andererseits die Befürchtung hegen, daß durch die Möglichkeit, auf dem Binnenwasserwege vom Rhein nach den Märkischen Wasserstraßen zu gelangen, der Märkischen Binnenschiffahrt neue Konkurrenz entstehen werde. Dem muß aber entgegengehalten werden, daß genau so der Märkischen Schifffahrt die Wasserstraßen des Westens offenstehen, und daß der Gesamtverkehr auf den Wasserstraßen sich nach Fertigstellung des Mittellandkanals beträchtlich heben wird.

Zu der Frage über die Organisation der Binnenschiffahrt nach Ablauf der vom Staat getroffenen Maßnahmen zeigte Ministerialrat Hugo Baur in einem Vortrag über „Wirtschaftsformen der Binnenschiffahrt" im Institut für Verkehrswissenschaft an der Universität Frankfurt a. Main zwei Möglichkeiten auf:

1. Verstaatlichung der Binnenschiffahrt,
2. Beibehaltung der Selbständigkeit der einzelnen Betriebe, aber unter Verzicht auf die frühere liberalistische Wirtschaftsgebarung.

Gegen eine Verstaatlichung spricht die Unelastizität der Staatsbetriebe, die Unmöglichkeit sich den besonderen Bedürfnissen der Wirtschaft rasch anzupassen. Aber gerade diese rasche Anpassungsfähigkeit an geänderte Verhältnisse ist im Binnenschiffahrtsgewerbe

2. Etterich, a. a. O.
3. Etterich, a. a. O.
4. Ebenda.

unerläßlich. Die mannigfachsten Faktoren wie Änderung des Wasserstandes, Eintreten von Frost, Versommerung, Änderung der Gebührensätze anderer Transportmittel verlangen ein rasches Anpassen an diese neuen Tatsachen. Eine weitere Gefahr würde einem Staatsbetriebe dadurch drohen, daß eine Monopolstellung auf den Hauptwasserstraßen Deutschlands wegen ihres internationalen Charakters unmöglich ist.

Bei Beibehaltung der Selbständigkeit der Betriebe wäre dagegen die Möglichkeit einer jederzeitigen raschen Anpassung an geänderte Verhältnisse vorhanden und die Fortdauer eines wichtigen Kleingewerbes, wie es die Binnenschiffahrt zum großen Teil darstellt, gewährleistet. Allerdings soll durch den gegenwärtigen Zusammenschluß und durch das Eindringen des nationalsozialistischen Geistes erreicht werden, daß auch in diesem Gewerbe eine Gesinnungsänderung offen zutage tritt, die sich in einer Loslösung vom liberalistischen Wirtschaftsprinzip äußert und dazu führt, daß jeder Einzelne sein eigenes Interesse hinter das Gemeinwohl stellt.

Literatur-Verzeichnis.

I. Bücher und Aufsätze:

Bartsch, Die verkehrsgeographische Struktur und Organisation der Binnenhäfen, in „Wasserstraßenjahrbuch", München 1924, S. 158 ff.

ders., Die Vergesellschaftung der Binnenhäfen, in „Jahrbuch der Hafenbautechnischen Gesellschaft", 9. Bd., Berlin 1926.

Baur, H., Entstehung und Auswirkungen der Notverordnung vom 23. Dezember 1931, in „Zeitschrift für Binnenschiffahrt", Jg. 1932, Heft 11, S. 277 ff.

ders., Freie Wirtschaft oder Notverordnung für die Binnenschiffahrt? in „Zeitschrift für Binnenschiffahrt", Jg. 1932, Heft 4, S. 73 ff.

Bayer, Helmut, Die Krise in der Elbeschiffahrt. Rostock, 1932.

van der Borght, Richard, Das Verkehrswesen. 3. Auflage, Leipzig 1925.

Berlin als Hafenstadt. Sonderdruck aus dem Werke „Die Wasserwirtschaft Deutschlands und ihre neuen Aufgaben" von Sympher-Soldan, Berlin 1925.

Burmester, Heinrich, Die Entwicklung der Elbeschiffahrt in jüngster Zeit (1924—1927), herausgegeben von der Arbeitsgemeinschaft der Elbeschiffahrt e. V., Magdeburg.

Die Hafenanlagen in Groß-Berlin, herausgegeben von der Städtischen Tiefbaudeputation und dem Hafen- und Schiffahrtsamt zu Berlin, 1922.

Dove-Meyerstein, Gutachten über Handelsgebräuche, erstattet von der Industrie- und Handelskammer zu Berlin. Bd. 3 und 4. Berlin 1926 und 1930.

Etterich, Heinrich, Güterumschlag im Binnenschiffahrtsverkehr, in „Zeitschrift für Binnenschiffahrt", Jg. 1928, Heft 4, S. 91 ff.

ders., Die Bedeutung des Mittellandkanals für die Wirtschaft des rheinisch-westfälischen Industriegebietes, in der Sonderbeilage der Magdeburger Tageszeitung „Der Mittellandkanal und seine Bedeutung für die deutsche Wirtschaft" 18. 6. 1933.

Fischer, Guido, Fracht-, Speditions- und Lagergeschäft, Hamburg 1931.

Fischer, Otto, Der Einfluß der Berliner Wasserstraßen auf die Ansiedlung der Industrie. Berlin 1927.

Gerold, Oskar, Die Bewegung der Frachten und ihre Beziehung zu dem Wasserstand der Elbe, Oder und Märkischen Wasserstraßen im Jahre 1913, in „Zeitschrift für Binnenschiffahrt", Jg. 1914, Heft 6, S. 138 ff.

Goeths, Paul, Berlin als Binnenschiffahrtsplatz. Leipzig 1910.

Groth, Wilhelm, Wegweiser durch die Mitteldeutschen Schiffahrtsstraßen. Berlin 1933.

Gutachten der Rheinkommission über die Lage der Rheinschiffahrt, erstattet von Harms, Kuske und Most. Berlin 1930.

Gutachten über die wirtschaftliche Bedeutung der Niedrigwasserregulierung der Elbe, herausgegeben vom Elbebund, Magdeburg 1933.

Handbuch für die deutsche Binnenschiffahrt, 1929/30, herausgegeben von Erich Schreiber, Berlin 1930.

Heiligenthal, Berliner Städtebaustudien, Berlin 1926.

Hellauer, Jos., Nachrichten- und Güterverkehr. Berlin 1930, Sonderband aus dem Werk: Die Handelshochschule, Lehrbuch der Wirtschaftswissenschaften.

Jahrbuch über die Ernten und den Handel in Getreide im Jahre 1932, herausgegeben vom Verein Berliner Getreide- und Produktenhändler, Berlin 1933.

Jahrbuch der Hafenbautechnischen Gesellschaft. Berlin, Jg. 1926, ff.

Klassifikationsregister der an den Wasserstraßen zwischen Rhein (excl.) und Memel (incl.) beheimateten Binnenschiffe 1933, herausgegeben vom Deutschen Transportversicherungsverband, Abt. Binnenschiffahrtsbüro, Berlin 1933.

Koenigs, Der Großschiffahrtsweg Berlin—Stettin. In „Ostsee-Handel", vom 10. 2. 1930, S. 9.

Krause, Friedrich, Der Osthafen zu Berlin, Berlin 1913.

Kugler, Montan-Industrie, in „Berliner Tageblatt" vom 14. 1. 1934.

Lohmeyer, Aufgaben und Organisationsformen der öffentlichen Unternehmung im Gebiete der Hafenwirtschaft, Abhandlung im 176. Band der Schriften des Vereins für Sozialpolitik, München 1931.

ders., Über Hafenverwaltungen im In- und Auslande, in Jahrbuch der Hafenbautechnischen Gesellschaft", 12. Bd., Berlin 1930/31.

Lange, Otto, Die volkswirtschaftliche Bedeutung der Provinz Pommern, in der Sonderbeilage des Berliner Tageblatts „Pommern und seine Wirtschaft" vom 3. 12. 1933.

Pegel, Ernst, Schiffstypen auf der Elbe und den angrenzenden Wasserstraßen. In „Der Schiffsfrachtendienst" vom 22. 12. 1928, S. 2072.

ders., Zur Situation in der Elbeschiffahrt, in „Die Elbe", Jg. 1931, Heft 10, S. 333 ff.

Platow, Robert, Ein Appell an die Schiffahrtsführer der Elbe, in „Die Elbe", Jg. 1931, Heft 11, S. 373 ff.

ders., Der Zwangseingriff in die Elbeschiffahrt, in „Die Elbe", Jg. 1932, Heft 1, S. 5 ff.

ders., Die Elbe unter einheitlicher Regie, in „Die Elbe", Jg. 1932, Heft 5, S. 133 ff.

ders., Die Elbeschiffahrt noch immer in Krisensorgen, in „Die Elbe", Jg. 1933, Heft 1, S. 8 ff.

ders., Das Zwangskartell für die Elbeschiffahrt, in „Weltwirtschaftliches Archiv", Zeitschrift des Instituts für Weltwirtschaft und Seeverkehr an der Universität Kiel, Bd. 37, Jena 1932, S. 299 ff.

ders., Das Einheitskartell der Elbeschiffahrt, in „Deutsche Verkehrs-Nachrichten" vom 10. 11. 1933.

Reichmann, Die Entwicklung der Elbeschiffahrt unter dem Einfluß der Niedrigwasserjahre 1928, 1929, 1930 und das Problem der Niedrigwasserregulierung, 1932.

Sax, Emil, Die Verkehrsmittel in Volks- und Staatswirtschaft, Bd. 1—3, 2. Auflage, Berlin 1918, 1920 und 1922.

Schiffahrtskalender für das Elbe-Gebiet, die Märkischen Wasserstraßen und die Oder 1933, Dresden 1933.

Schmuck, Helmut, Die Rheinschiffahrt, ihre Organisation und betriebswirtschaftliche Technik. Diss. Frankfurt a. M., 1928.

Schneider, Jony, Das Notrecht der Binnenschiffahrt. Berlin 1933.

Schreiber, Erich, Die Bekämpfung der Notlage der Binnenschiffahrt, in „Zeitschrift für Binnenschiffahrt", Jg. 1932, Heft 11, S. 273 ff.

Schulz-Kiesow, Die Kartellierung der Elbeschiffahrt, in „Deutsche Schiffer-Zeitung" vom 1. 7. 1933.

ders., Hamburg und Stettin im Berliner Kohlengeschäft, in „Deutsche Verkehrs-Nachrichten" vom 20. 10. 1933.

Seiermann, Ludwig, Notverordnete Binnenschiffahrt, in „Der Rhein", Jg. 1932, Heft 8, S. 93 ff.

Sombart, Werner, Gewerbewesen, Bd. 1, Berlin 1929.

Statistik des Deutschen Reiches,
Statistik des Verkehrs auf den deutschen Binnenwasserstraßen 1910—1932.
Statistik der Güterbewegung auf den deutschen Eisenbahnen 1910—1932.

Statistisches Jahrbuch für das Deutsche Reich 1929—1933.

Statistisches Jahrbuch der Stadt Berlin 1930—1933.

Schüning, Karl, Die Organisation der Berliner Häfen, Diss. Jena, 1930.
Schütte, Rudolf, Kalkulation und Preisbildung in der Elbeschiffahrt, Herzberg 1932.
Sympher-Soldan, Die Wasserwirtschaft Deutschlands und ihre neuen Aufgaben, Berlin 1921 und 1925.
Teubert, Werner, Über die wirtschaftlichen Größen von Binnenschiffen. Duisburg 1922.
Teubert, Wilhelm, Deutsche See- und Binnenhäfen, Berlin 1930.
ders., Die Binnenschiffahrt. 2. Aufl., Leipzig 1932.
Twiehaus, Neuregelung der Schiffahrt in der Mark. In „Deutsche Verkehrs-Nachrichten" vom 29. 12. 1933.
ders., Die neue Elbereedereien-Vereinigung, in „Deutsche Verkehrsnachrichten" vom 23. 1. 1934.
Wietfeld, Edgar, Organisationsproblem in der Binnenschiffahrt. Köln 1933.
Zschucke, O., Die Transportgenossenschaft zu Berlin. Berlin 1923.
ders., Handelsgebräuche in der ostdeutschen Binnenschiffahrt, Berlin 1924.
ders., Das Wesen der Kleinschiffahrt, in „Zeitschrift für Binnenschiffahrt", Jg. 1932, Heft 5, S. 107 ff.

II. Zeitschriften und Jahresberichte.

Berliner Wirtschaftsberichte 1930—1933, herausgegeben vom Statistischen Amt der Stadt Berlin.
Bericht des Märkischen Wasserstraßenbeirats über den Verkehr aus den Märkischen und Mecklenburgischen Wasserstraßen in den Jahren 1927—1931. Potsdam 1933 (Abk.-Bericht Nr. 1).
Bericht des Märkischen Wasserstraßenbeirats über den Verkehr auf den Berliner Wasserstraßen in den Jahren 1927—1931. Potsdam 1933 (Abk. = Bericht Nr. 2).
Das Schiff, Wochenschrift für die Förderung der gesamten deutschen Schiffahrt, des Schiffbaues und der Industrie, Berlin, Jg. 1925 ff.
Der Rhein, Zeitschrift für die Westdeutschen Wasserstraßen, Jg. 1932.
Der Schiffsfrachtendienst, Hamburg, Jg. 1925 ff.
Deutsche Schiffer-Zeitung, Organ der Transportgenossenschaft zu Berlin, Jg. 1927 ff.
Deutsche Verkehrs-Nachrichten, Jg. 1933 f.
Die Elbe, Zeitschrift des Wirtschaftsverbandes für den Regierungsbezirk Magdeburg e. V., Magdeburg, Jg. 1930 ff.

Hafen-Verkehrs-Zeitung, Die Zeitschrift für Verlader über deutsche Seehäfen, Hamburg, Jg. 1930 ff.
Hansa, Deutsche Schiffahrtszeitschrift Hamburg, Jg. 1932 ff.
Jahresbericht des Schiffahrts-Vereins zu Breslau e. V., 1932.
Mitteilungen der Industrie- und Handelskammer zu Berlin, Jg. 1926 ff.
Mitteilungsblätter für die Stromgebiete der Elbe, Oder und die Märkischen Wasserstraßen, herausgegeben vom Zentralverein für Deutsche Binnenschiffahrt, Jg. 1930 ff.
Ostsee-Handel, Amtliches Organ der Industrie- und Handelskammer zu Stettin, Jg. 1930.
Wirtschaft und Statistik, Berlin, Jg. 1929 ff.
Wirtschaftsdienst, Weltwirtschaftliche Nachrichten, Hamburg, Jg. 1930 ff.
Zeitschrift für Binnenschiffahrt, Berlin, Jg. 1913 ff.

III. Benutzte Akten und sonstiges Material.

Akten der Industrie- und Handelskammer Berlin, über die Berliner Binnenschiffahrt.
Berliner Hafen-Almanach, herausgegeben von der Berliner Hafen- und Lagerhaus A.G., Berlin 1929.
Denkschrift über „Die Rentabilisierung der Berliner Häfen", herausgegeben von der Stadt Berlin, o. J.
Die Berliner Häfen, herausgegeben von der Berliner Hafen- und Lagerhaus A.G., Generaldirektion der Berliner Häfen, Berlin 1924.
Deutscher Reichs-Anzeiger, Jg. 1931 ff.
Geleitschrift zur Eröffnung des Berliner Westhafens, herausgegeben von der Berliner Hafen- und Lagerhaus A.G. Berlin 1923.
Gründungsgeschichte der Berliner Hafen- und Lagerhaus A.G., Berlin 1932.
Hafenbetriebskarte der Berliner Hafen- und Lagerhaus A.G.
Reichsverkehrsblatt, Berlin, Jg. 1928 ff.
Wasserpolizeiverordnung für die Märkischen Wasserstraßen, Potsdam 1925.
Wasserpolizeiverordnung für die dem Polizeipräsidenten in Berlin unterstellten Wasserstraßen, veröffentlicht im Amtsblatt für den Landespolizeibezirk Berlin, vom 1. 10. 1931.
50. Stadtverordnetenvorlage für die Stadtverordnetenversammlung der Stadt Berlin 1922, betr. „Die Verpachtung der Berliner Häfen".

Von den Tageszeitungen insbesondere:

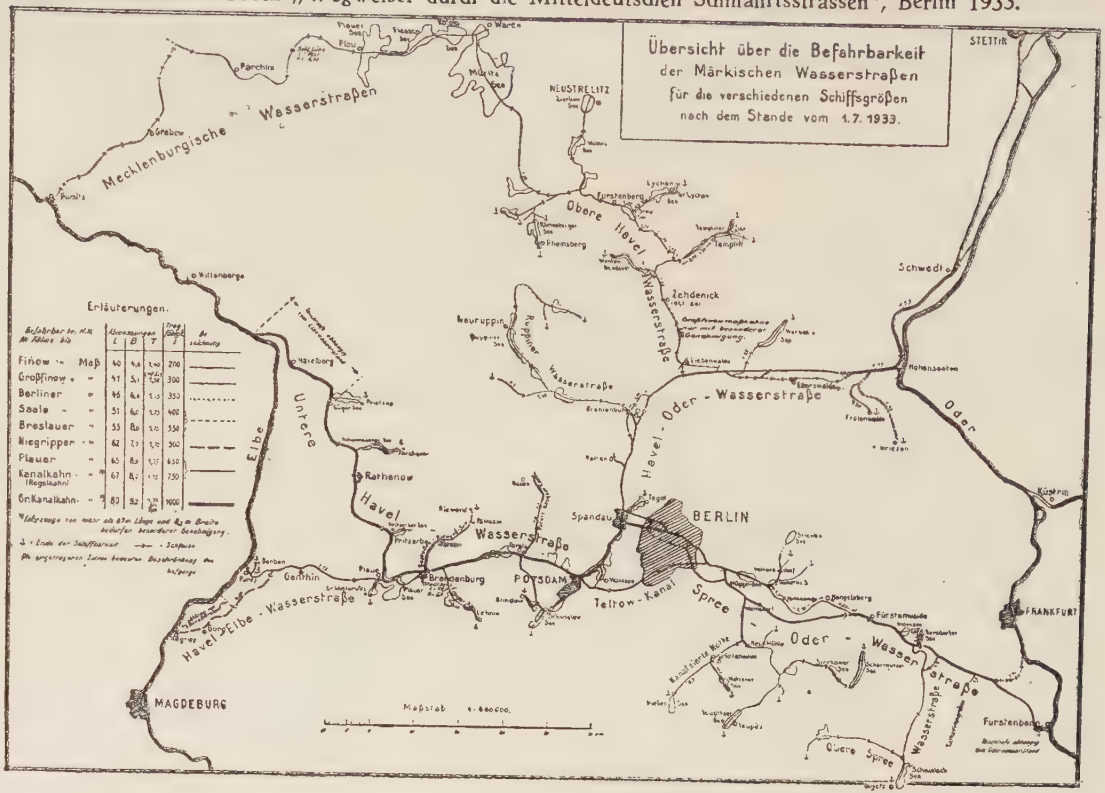
Berliner Lokalanzeiger — Berliner Tageblatt — Deutsche Algemeine Zeitung — Hamburger Fremdenblatt — Leipziger Neueste Nachrichten — Völkischer Beobachter.

IV. Persönliche Auskünfte.

Insbesondere durch:

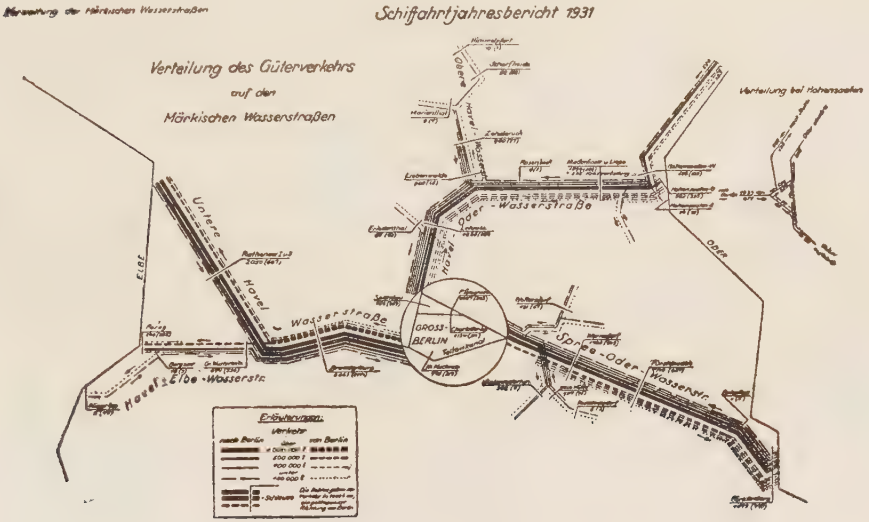
Das Statistische Reichsamt, Abt. Binnenschiffahrt;
den Mitteldeutschen Schifferbetriebsverband;
die Schlesische Dampfer-Compagnie-Berliner Lloyd A.G., Berlin;
den Meldestellenleiter der Meldestelle I in Berlin;
die Industrie- und Handelskammer zu Berlin, Abt. Binnenschiffahrt;
den Zentralverein für Deutsche Binnenschiffahrt, Berlin;
die Geschäftsstelle der Speichereibetriebe Groß-Berlins;
die Transport-Genossenschaft zu Berlin;
den Reedereiverband der Märkischen Personenschiffahrt.

Entnommen Groth „Wegweiser durch die Mitteldeutschen Schiffahrtsstrassen", Berlin 1933.



Anhang 2.

(Entnommen dem Bericht des Märkischen Wasserstraßenbeirats über den Verkehr auf den Märkischen und Mecklenburgischen Wasserstraßen, 1927/1931).



Anhang 3.

Wasserstraßen Groß-Berlins.

1 Westhafen
2 Osthafen
3 Victoria-Speicher
4 Südhafen Spandau
5 Tegler Hafen
6 Spreebord
7 Landwehrkanal
8 Neuköllnerhafen
9 Urbanhafen
10 Hallesche Ufer
11 Humboldhafen
12 Nordhafen
13 Schönebergerhafen
14 Landestraßen am Charlottenburg. Ufer
15 „ an der Seestraße
16 „ am Friedr. Krause Ufer
17 „ „ Friedrich Karl „
18 „ „ Kronprinzen „
19 „ „ Bundesrats
20 „ „ Holsteiner „
21 „ „ Schleswiger „
22 „ an der Ziegrastraße

Tafel II.

Anzahl der Fahrzeuge, Anteil der Selbstfahrer und Anteil der Fahrzeugarten.

Wasserstraße	Jahr	Zahl der Fahrzeuge nach Berlin	Zahl der Fahrzeuge von Berlin	Zahl der Fahrzeuge beide Richtungen	Anteil der Frachtkähne %	Anteil der Selbstfahrer %	Anteil der Fahrzeugarten beide Richtungen Fi.	Gfi.	Be.	Sa.	Br.	Pl.	Gpl.	Bemerkungen
I Obere Havel Liebenwalde	1927	5000	5000	10000	66	34	99	1	—	—	—	—	—	
	1928	6600	6600	13200	71	29	99	1	—	—	—	—	—	
	1929	7100	7100	14200	74	26	99	1	—	—	—	—	—	
	1930	5500	5400	10900	69	31	98	2	—	—	—	—	—	
	1931	3200	3300	6500	72	28	97	3	—	—	—	—	—	
II Havel–Oder Niederfinow und Liepe	1927	6300	4000	10300	83	17	59	8	12	5	13	3	—	
	1928	8300	6000	14300	86	14	48	10	15	6	16	5	—	
	1929	7700	5700	13400	88	12	46	14	14	6	14	5	1	
	1930	6600	4500	11100	81	19	47	16	14	7	13	2	1	
	1931	5500	3700	9200	76	24	42	15	18	7	15	2	1	
III Spree–Oder Wernsdorf, Woltersdorf, Königswusterhausen	1927	12500	14700	27200	96	4	24	14	29	2	31	—	—	
	1928	11200	13500	24700	90	10	29	16	26	3	26	—	—	
	1929	11700	13900	25600	92	8	31	5	28	5	30	1	—	
	1930	10100	12200	22300	89	11	30	7	24	8	26	4	1	
	1931	7100	9100	16200	90	10	24	7	23	7	32	5	2	
IV Havel–Elbe Plaue bezw. Groß-Wusterwitz	1927	3000	4400	7400	92	8	44	3	30	7	9	6	1	
	1928	3700	5100	8800	85	15	40	7	29	7	9	8	—	
	1929	3300	4800	8100	84	16	31	13	31	8	10	7	—	
	1930	4500	7100	11600	81	19	23	18	23	14	10	11	1	
	1931	3400	5100	8500	74	26	25	15	25	14	11	9	1	
V Untere Havel Rathenow	1927	8000	6600	14600	87	13	14	2	24	10	35	13	2	
	1928	8700	7200	15900	83	17	9	4	23	12	34	15	3	
	1929	7600	5900	13500	83	17	11	6	18	11	33	15	6	
	1930	7200	4600	11800	75	25	14	8	11	16	24	19	8	
	1931	6900	5300	12200	71	29	16	11	12	13	26	16	6	
I–V zus.	1927	34800	34700	69500	87	13	41	7	21	4	22	4	1	
	1928	38500	38400	76900	84	16	42	9	19	5	19	5	1	
	1929	37400	37400	74800	85	15	43	7	19	6	19	5	1	
	1930	33900	33800	67700	80	20	40	10	16	9	17	6	2	
	1931	26100	26500	52600	78	22	34	10	17	9	21	7	2	

	mittlere Länge m	mittlere Breite m	Tragfähigkeit in t bei 1,75 m Tiefgang	1) bei 1,50 m Tiefgang	2) bei 2,00 m Tiefgang
Fi. = Finowmaß	40,1	4,6	225	(185)[1]	
Gfi. = Großfinowmaß	41,5	5,1	300		
Be. = Berlinermaß	46,0	6,6	350		
Sa. = Saalemaß	51,0	6,35	400		
Br. = Breslauermaß	55,0	8,0	550		
Pl. = Plauermaß	65,0	8,0	650	(765)[2]	
Gpl. = Großplauermaß	67,0	8,2	680	(800)[2]	

Tafel III.

Tragfähigkeit, Beladung und Ausnutzung.

Blatt 1.
Anhang 4 (Entnommen Bericht 1)

Wasserstraße	Jahr	Tragfähigkeit aller Fahrzeuge in 1000 t nach Berlin	von Berlin	beide Richtungen	Tragfähigkeit d. bel. Fahrzeuge in 1000 t nach Berlin	von Berlin	beide Richtungen	Beladung der Fahrzeuge in 1000 t nach Berlin	von Berlin	beide Richtungen	Ausnutzung in % aller Fahrzg. beide Richtungen	der bel. Fahrzg. beide Richtungen	Bemerkungen
I Obere Havel Liebenwalde	1927	1000	1000	2000	930	140	1070	762	94	856	44	82	
	1928	1324	1323	2647	1280	185	1465	986	103	1089	42	75	
	1929	1433	1432	2865	1390	158	1548	1050	102	1152	41	75	
	1930	1190	1165	2355	1130	151	1281	811	80	891	38	70	
	1931	701	723	1424	676	98	774	472	44	516	36	67	
II Havel–Oder Niederfinow und Liepe	1927	1891	1200	3091	1771	744	2515	1302	476	1778	59	72	Anhang 4
	1928	2695	1928	4623	2574	911	3485	2000	511	2511	55	73	
	1929	2593	1713	4306	2465	720	3185	1604	444	2048	48	65	
	1930	2086	1262	3348	1980	720	2700	1523	469	1992	60	75	
	1931	1552	950	2502	1435	455	1890	1286	353	1639	66	87	
III Spree–Oder Wernsdorf, Woltersdorf, Königswusterhausen	1927	4570	5477	10047	3975	1475	5450	3368	862	4230	42	78	
	1928	3940	4717	8657	3420	1276	4696	2685	901	3586	41	76	
	1929	4304	5117	9421	3830	1175	5005	3024	767	3791	40	76	
	1930	3530	4313	7843	3185	1018	4203	2680	644	3324	42	79	
	1931	2704	3307	6011	2554	880	3434	2046	541	2587	42	76	
IV Havel–Elbe Plaue bezw. Groß-Wusterwitz	1927	970	1424	2394	914	599	1513	663	292	955	40	63	
	1928	1215	1673	2888	1120	689	1809	748	304	1052	36	58	
	1929	1129	1637	2766	1057	735	1792	647	312	959	35	54	
	1930	1517	2507	4024	1426	1355	2781	892	730	1622	40	58	
	1931	1142	1747	2889	1064	1003	2067	692	528	1220	42	60	
V Untere Havel Rathenow	1927	3573	2910	6483	3493	1754	5247	2512	743	3255	50	62	
	1928	3990	3301	7291	3953	1917	5870	2482	660	3142	43	54	
	1929	3507	2720	6227	3479	1605	5084	2108	571	2679	43	53	
	1930	3176	2060	5236	3150	1255	4405	2081	548	2629	51	59	
	1931	2904	2312	5216	2866	1443	4309	2050	664	2714	52	65	
I–V zus.	1927	12004	12011	24015	11083	4712	15795	8607	2467	11074	46	71	
	1928	13164	12942	26106	12347	4978	17325	8901	2479	11380	44	66	
	1929	12966	12619	25585	12221	4393	16614	8433	2196	10629	42	64	
	1930	11499	11307	22806	10871	4499	15370	7987	2471	10458	46	68	
	1931	9003	9039	18042	8595	3879	12474	6546	2130	8676	48	79	

Anhang 5

Der Berliner Eisenbahn- und Wasserverkehr (in 1.000 Tonnen).[1]

Jahr	Einfuhr			Ausfuhr		
	Eisenbahn	Schiff	zusammen	Eisenbahn	Schiff	zusammen
1890	4.669	4.321	8.990	518	315	833
1895	4.678	4.652	9.330	825	482	1.307
1900	6.308	4.783	11.091	1.439	673	2.112
1905	7.979	7.364	15.343	1.926	643	2.569
1906	8.760	7.440	16.200	2.127	717	2.844
1907	7.989	5.885	13.877	2.248	746	2.994
1908	8.290	4.979	13.269	2.188	682	2.870
1909	9.993	5.275	14.368	2.256	526	2.782
1910	8.470	5.637	14.107	2.391	651	3.042
1911	9.302	4.857	14.150	2.626	669	3.295
1912	9.373	4.513	13.886	2.944	708	3.652
1913	8 814	3.737	12.551	2.951	565	3.516
1914	7.865	4.230	12.095	2.648	756	3.404
1915	8.420	2.231	10.721	3.243	615	3.858
1916	8.227	2.357	10.584	3.258	802	4.060
1917	8.759	1.183	9.942	3.004	577	3.581
1918	7.785	1.799	9.584	2.437	660	3.097
1919	6.595	2.096	8.691	1.987	887	2.874
1920	6.999	2.022	9.021	2.274	490	2.764
1921	7.642	1.580	9.222	2.525	524	3.049
1922	8.712	2.301	11.013	2.528	539	3.067
1923	16.136	1.818	7.954	2.095	497	2.592
1924	10.877	4.317	15.194	2.693	639	3.332
1925	11.892	5.505	17.397	2.985	838	3.823
1926	12.133	6.692	18.825	3.152	894	4.046
1927	13.698	7.595	21.293	3.516	795	4.311
1928	14.633	8.650	23.283	3.487	892	4.309
1929	15.409	8.795	24.204	3.708	597	4.303
1930	11.434	7.294	18.728	3.174	680	3.854
1931	0.582	5.157	15.739	3.378	559	3.937
1932	8.811	4.522	13.333	2.258	564	2.822

1. Die Zahlen sind entnommen: Goeths, a. a. O., S. 111 und ab 1910 zusammengestellt vom Verfasser auf Grund der Statistiken des Deutschen Reiches.

Anhang 6.

Kohlengroßhandelspreise in RM. je t.[2]

Kohle	frei Bahnhof Berlin
Oberschlesische Steinkohlen aus deutschen Gruben:	
Nuß II ungewaschen	24,65
Kleinkohle	20,30
Westfälische Kohle:	
Anthrazit: Nuß II	50,26
Nuß III	35,50
	frei Kahn Berlin
Oberschlesische Steinkohlen aus deutschen Gruben:	
Nuß II ungewaschen	23,90—24,95
Kleinkohle	18,70
Englische Kohlen:	
Durham Gaskohlen	16,00
Wales Anthrazit:	54,00
Nuß I	54,00
Nuß III	40,00
Yorkshire Stückkohle	18,30
Schottische Nuß II	18,50
Northumberland-Kleinkohle	12,50

2. Mitteilungsblätter der Industrie- und Handelskammer zu Berlin vom 25. Juni 1933.

Anhang 7.

Gegenüberstellung der Umschlags-, Einlagerungs- und Auslagerungs-Spesen für Schwergetreide von Berlin im Jahre 1933 mit:

in Rpfg. per 100 kg.

	Berlin	Regensburg	Bremen	Breslau	Dresden	Duisburg	Hamburg	Kiel	Königsberg i. Pr.	Mannheim	Schönebeck, Magdeburg	Stettin
Direkter Umschlag:												
Lose ex Kahn lose in Kahn m. Wiegen	17	—	14	20	—	21	22,5	20	26	16	21	10
„ „ „ „ „ Waggon	23	17	21	26	20	—	15	—	—	—	—	24
„ „ „ gesackt in Waggon	28	17	21	16	20	19	22,5	—	—	18	21	21
„ „ „ „ frei Rampe	29	—	—	—	20	—	—	—	—	21	21	27
Über Lager: Lagerfreie Tage:	14	0		0	0	15	0	0	0	0	0	0
lose ex Kahn lose auf Lager mit Wiegen und Ausliefern:												
gesackt frei Rampe	33	37	40	—	43	31	36	38	32	30	—	—
„ in Waggon	38	37	40	36	43	31	45,5	38	32	30	45	
„ in Kahn	43	33	40	—	—	31	40,5	38	32	34	48	
lose in Kahn	33	28	33	33	43	31	36	38	32	28	48	
Lagergeld für lose Lagerung												
unter 15 t (incl.)	20											23
über 15 t	15	9	7	12	5,5	9	10	10	12	3,5	6	10
Bearbeitung:												
Umlaufen mit Band ohne Wiegen	15	10		8	9	13		5	—	9	6	
Umstechen ohne Wiegen	8	10		3	3	—	10	—	9	4		
Reinigen ohne Wiegen												
unter 15 t	20											
ab 15 t	17			13		27		10	10	13		
ab 30 t	15											
Arbeitslohn per Stunde	100	82	95	66	77	100	98	86	78	84	75	99

Anhang 8

Ankunft und Abgang der Schiffe in Berlin im Jahre 1932[3].

Berliner Gesamtverkehr (Havel, Spree, Kanäle)	Schiffe mit eigener Triebkraft					Schiffe ohne eigene Triebkraft				Gesamtzahl der Schiffe	Aus- oder Einladungen d. Schiffe im ganzen	Floßverkehr	Güterverkehr überhaupt
	Personenschiffe m. Güterladg.	Güterschiffe			Aus- oder Einladungen der Schiffe m. eigener Triebkraft	Anzahl		zusammen Tragfähigkeit	Aus- oder Einladungen der Schiffe ohne eigene Triebkraft				
		Anzahl		zusammen Tragfähigkeit		im ganzen	davon unbeladen						
	Zahl				t			t	t		Tonnen		
Angekommen	25	8.383	1.460	2.113.490	712.498	20.217	3.877	6.874.569	4.000.763	28.625	4.713.261	315	4.713.576
Abgegangen	29	8.129	2.835	2.066.643	272.402	20.280	16.089	6.881.808	653.324	28.438	925.726	—	925.726
Heimatstaat der Schiffe:													
Deutschland	54	16.413	4.272	4.157.867	976.617	40.061	19.751	13.527.946	4.583.437	56.528	5.560.054		
Danzig	—	7	2	2.506	1.256	22	12	7.311	1.757	29	3.013		
Dänemark	—	13	3	2.458	722	—	—	—	—	13	722		
Niederlande	—	79	18	17.302	6.305	208	104	143.768	41.911	287	48.216		
Polen	—	—	—	—	—	30	10	9.418	4.202	30	4.202		
Tschechoslovakei	—	—	—	—	—	176	89	67.934	22.780	176	22.780		
Gesamtverkehr i. J. 1932:	54	16.512	4.295	4.180.133	984.900	40.497	19.966	13.756.377	4.654.087	57.063	5.638.987	315	5.639.302
dagegen i. J. 1931:	270	15.065	3.888	3.828.063	933.902	43.231	20.856	15.047.202	5.455.573	58.566	6.389.475	2.415	6.391.890

[3]. Entnommen der Statistik des Deutschen Reiches, Bd. 439, S. 15.

Anhang 9.

Anteil der Fahrzeugarten am Verkehr auf den Hauptzufuhrwegen Berlins (berg- und talwärts) im Jahre 1931.

Wasserstrasse	Fahrzeuge insgesamt	v. H.	Davon entfallen anteilig (in v. H.) auf den							
			Finow-Kahn	Groß-Finow-Kahn	Berliner Kahn	Saale-Kahn	Breslauer Kahn	Plauer Kahn	Groß-Plauer Kahn	zusammen
I= Obere-Havel	6.500	12	97	3						100
II= Havel-Oder	9.200	18	42	15	18	7	15	2	1	100
III= Spree-Oder	16.200	31	24	7	23	7	32	5	2	100
IV= Havel Elbe	8.500	16	25	15	25	14	11	9	1	100
V= Unt. Havel	12.200	23	16	11	12	13	26	16	6	100
Insgesamt:	52.600	100								

Fahrzeuge	Fahrzeuge insgesamt	v. H.	Davon entfallen anteilig (in v. H.) auf die					
			Obere-Havel	Havel-Oder	Spree-Oder	Havel-Elbe	Untere Havel	zusammen
Finow-Kahn	17.884	34	35	21	21	12	11	100
Groß-Finow-Kahn	5.260	10	4	26	21	24	25	100
Berliner Kahn	8.942	17		18	42	24	16	100
Saale-Kahn	4.734	9		15	25	26	34	100
Breslauer Kahn	11.046	21		13	48	9	30	100
Plauer Kahn	3.682	7		5	22	20	53	100
Groß-Plauer Kahn	1.052	2		5	26	4	65	100
Insgesamt:	52.600	100						

Anhang 10.

Frachtraumanteil der verschiedenen Fahrzeugarten am Verkehr auf den Hauptzufuhrwegen Berlins im Jahre 1931 (berg- und talwärts)

Wasserstraße	Frachtraumanteil insgesamt in 1.000 t.	v. H.	Davon entfallen anteilig (in v. H.) auf den Finow-Kahn	Groß-Finow-Kahn	Berliner Kahn	Saale Kahn	Breslauer Kahn	Plauer Kahn	Groß-Plauer Kahn	zusammen
I = Obere Havel	1.424	8	97	3						
II = Havel-Oder	2.502	14	29	12	19	7	28	4	1	100
III = Spree-Oder	6.011	33	13	4	20	7	47	7	2	100
IV = Havel-Elbe	2.889	16	15	10	24	16	18	15	1	100
V = Unt. Havel	5.216	29	7	7	9	12	34	23	8	100
Insgesamt:	18.042	100								

Fahrzeugart	Frachtraumanteil insgesamt in t.	v. H.	Davon entfallen anteilig (in v. H.) auf die Obere Havel	Havel-Oder	Spree-Oder	Havel-Elbe	Untere Havel	zusammen
Finow-Kahn	3.686.760	21	37	20	21	12	10	100
Groß-Finow-Kahn	1.266.310	7	3	23	20	26	28	100
Berliner Kahn	2.840.380	16		16	43	25	16	100
Saale-Kahn	1.684.070	9		10	24	28	38	100
Breslauer Kahn	5.819.190	32		12	49	9	30	100
Plauer Kahn	2.153.880	12		4	20	20	56	100
Groß-Plauer Kahn	591.410	3		4	20	6	70	100
Insgesamt:	18.042.000	100						

Lebenslauf.

Am 31. Oktober 1908 wurde ich als Sohn des Kaufmanns Paul Kolath in Stolpmünde/Ostsee geboren. Ich besitze die deutsche Staatsangehörigkeit. Nach Besuch der Volksschule in Stolpmünde und der Oberrealschulen in Stolp und Berlin-Schöneberg bestand ich Ostern 1928 an der Hohenzollern-Oberrealschule in Berlin-Schöneberg die Reifeprüfung. Ich studierte daraufhin 6 Semester an der Handelshochschule zu Berlin und erwarb daselbst zu Beginn des Sommersemesters 1932 den Grad eines Diplom-Kaufmanns. Hierauf belegte ich noch weitere 3 Semester an der Wirtschafts- und Sozialwissenschaftlichen Fakultät der Universität Frankfurt a. M. In der Zwischenzeit arbeitete ich ein Jahr als Volontär in der Geschäftsstelle der Speichereibetriebe Groß-Berlins.

Hans-Hermann Kolath.